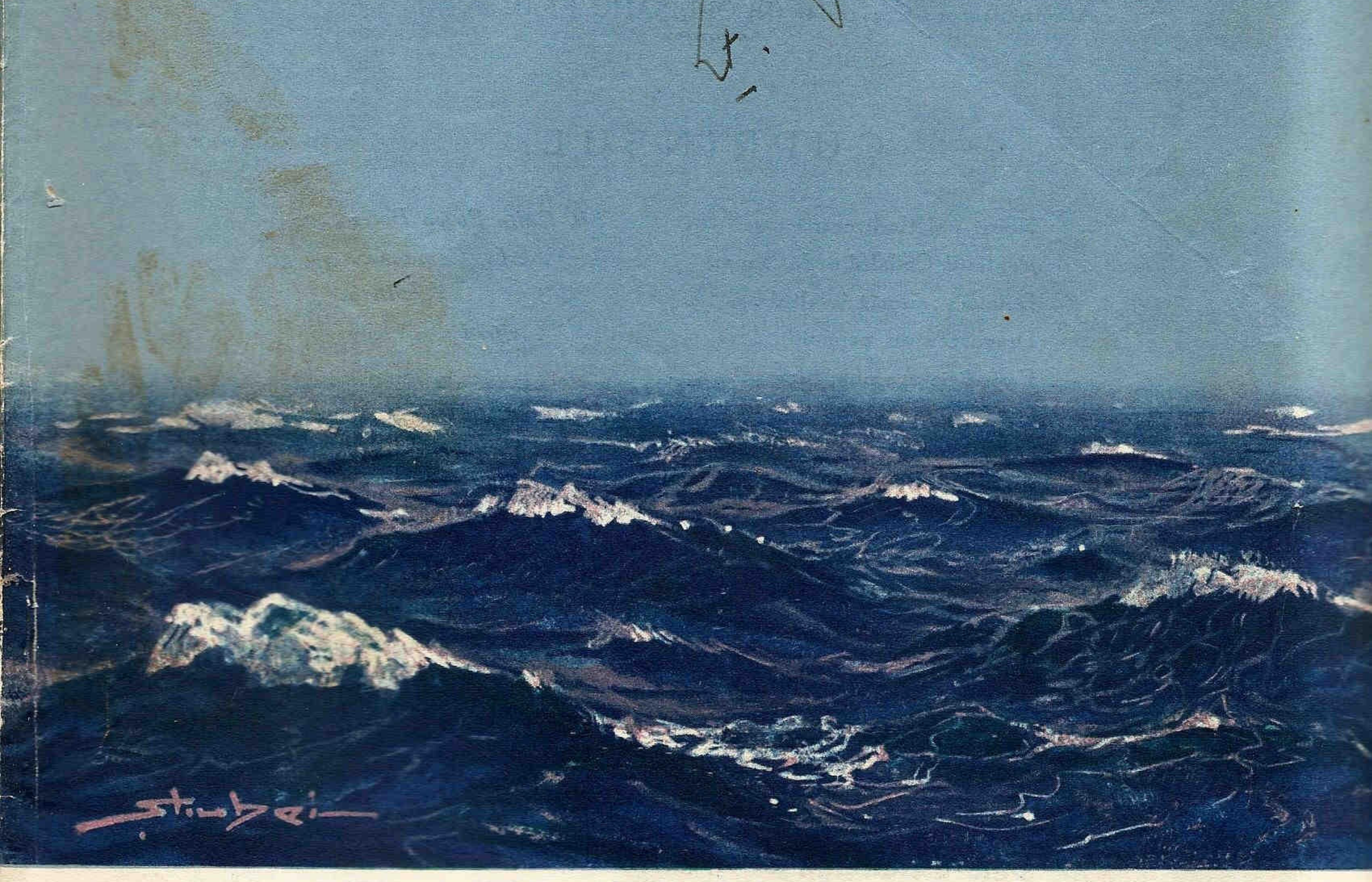
MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 1—2
IANUARIE-FEBRUARIE
1 9 3 6

ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Nouri pe Mediterană . . . . . *Slt. Călin Eugen Botez*

Regimul Canalului de Suez . . . . . *Lt. Comănescu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Dragostea de primejdie . . . . . *Alfred de Vigny*

Expediţia Argonauţilor . . . . . *A. M.*

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila *Lt. Virgil Ionescu*

Un ordin circular . . . . . *Comandor Sion*

Pagina juridică . . . . . • • •

Lui Eminescu . . . . . *Elev Tomescu Gh. Titus*

Mihail Eminescu în poezia mării . *Geller Manfred Arminius*

Informaţii—Noutăţi—Recenzi.

Iniţiere marinărească. . . . . *E. O.*

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compţul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1935

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20% la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi tratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU. *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59,* boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vesfei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate. laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10% reducere, atelier de pantofărie artisitcă.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza;* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari,* articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhanghelii.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42,* reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

PREDEAL

HOTEL PALACE reducera 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935 — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi soseşte la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi soseşte în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, aşa cum primeşte şi revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

profesunea .....

adresa { *str.* ..... / *localfatea* ..... }

Cotizafia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

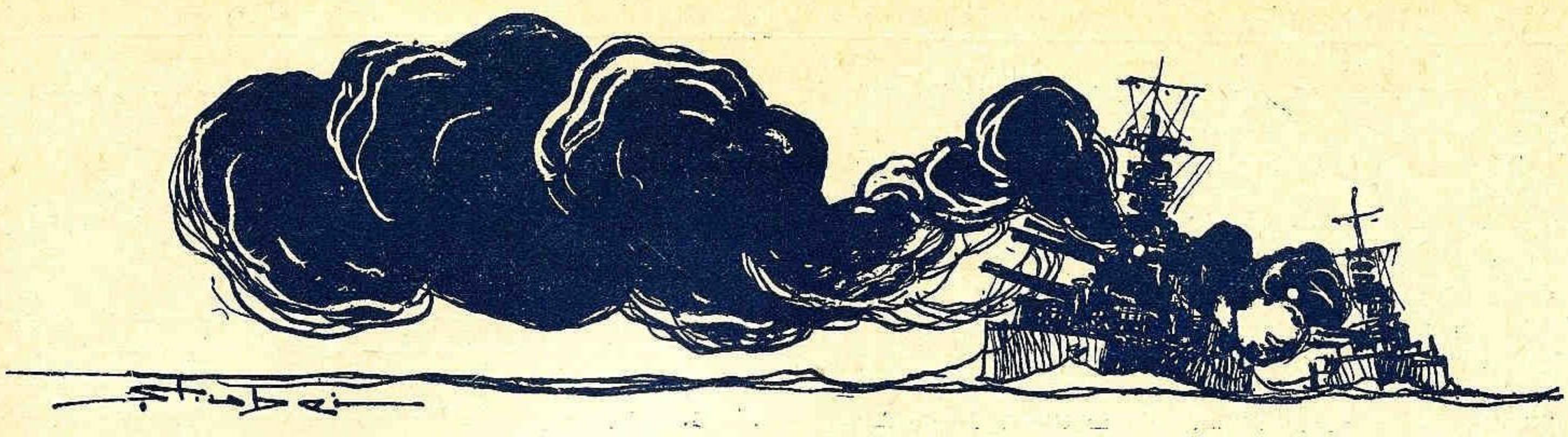
280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

Fiecare membru primeşte
G R A T U I T
revista „*Marea Noastră*" şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai p imi revista

La cent alâ şi fili-lele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „



NOURI PE MEDITERANA

— Consideraţii asupra recentelor evenimente în această mare —

de Slt. CĂLIN EUGEN BOTEZ
din Marina Regală

Datorită unui concurs de împrejurări deosebit, problema echilibrului naval în Mediterană, s'a deschis mai curând şi mai acut decât ar fi crezut diplomaţii, preocupaţi mai mult de alte puncte nevralgice ale globului.

Până în ultimul timp, această mare părea asigurată hegemoniei britanice, stăpânind nestânjenită alături de o ruinătoare concurenţă franco italiană.

Politica engleză de dominaţie a Mediteranei începe în 1704 (Gibraltar), şi e urmată cu tenacitate mai bine de două secole. Pe rând Anglia, pune mâna pe Malta (1799), Chipru (1877), Egipt (1882), Palestina (1920), stăpânind în diferite epoci şi Minorca, Toulon şi Corfu. Intregul secol XVIII poartă răsboaie pentru distrugerea puterii navale a ţărilor rivale în Mediterana, Franţa şi Spania.

Ajută Grecia în războiul de neatârnare spre a slăbi Turcia (Navarin), dar când Rusia tinde să ajungă la Constantinopol şi Mediterană, Anglia e cea mai aprigă adversară, organizând războiul Crimeei şi sprijinind constant Turcia la conferinţele din Paris, Berlin şi Londra.

Inceputul celui al XX-lea secol, găseşte Anglia stăpâna necontestată nu numai a Mediteranei, ci a tuturor mărilor. Epoca lui „two powers standard", „Rule, Britania" şi a imperialismului britanic.

Forţele navale din Mediterană ale Franţei, încă a doua putere navală, sunt neutralizate de cele ale Italiei şi Austro-Ungariei, legate prin Tripla-Alianţă.

Anglia începe apoi să fie preocupată de noua rivală ce se ridică, Germania, şi pe deoparte spre a o ţine departe de această mare, pe dealta spre a căpăta de la Franţa mână liberă în Egipt, o sprijină pe aceasta în Maroc.

Războiul mondial pune Anglia în necesitatea de a-şi concentra forţele navale în marea Nordului şi a încredinţa paza Mediteranei, aliatei sale Franţa.

Sfârşitul războiului, deşi găseşte Anglia în situaţia de a trebui să împartă întâetatea pe mare cu St. Unite, nu-i opune un rival serios în apele europene. Pentru a preveni eventuale ambiţiuni navale ale Franţei, ajunsă prima putere militară, profită la Washington, de starea precară a marinei sale la sfârşitul războiului, şi-i impune egalitatea cu Italia. Prin aceasta mai obliga Franţa să-şi ţie aproape totalitatea forţelor în Mediterană unde se găseau cele ale actualei sale rivale, Italia.

Revirimentul acesta faţă de Franţa, a politicei britanice nu e ceva nou şi ţine de linia sa tradiţională a păstrării echilibrului european.

In calculul proporţie 1,75 — 1.75 acordat Franţei şi Italiei, faţă de 5 al Angliei se poate să fi intrat şi prevederea unei eventuale modificări a tratatului de la Versailles care i-ar fi permis Angliei să-i îngădue Germaniei, la un nou acord, un raport similar cu cel al celorlalte două state continentale. Recentul acord naval anglo-german ce permite Germaniei construcţia a 35% din tonajul britanic ne face să credem asta. Formula antebelică scumpă englezilor „two powers standard„ (marina engleză egală cu cele două marine următoare, la un loc), devine prin acest aranjament, în Europa, „three powers standard", adică marina britanică egală cu forţele celor trei mai puternice marine europene.

Cu ocazia actualului conflict italo-abisinian s'a relevat paradoxul că Italia a fost acea care a susţinut intrarea Etiopiei în Liga Naţiunilor.

Nu s'a reamintit însă că prima stabilire a Italienilor în Africa, Eritreea, se datoreşte Angliei, pentru oportuniste motive de politică colonială, după cum tot ei se datoreşte în mare parte actuala marină italiană prin sprijinul dat la Washington, ce a stimulat ambiţia Italiei.

Deşi cu puternice tradiţii navale în marinele cetăţilor maritime, marina Italiei moderne nu ia naştere decât odată cu înfiripărea unităţii statului, prin unirea, în special, a marinelor sardă şi napolitană. Tânără însă, această marină suferă greua înfrângere de la Lissa, din care se ridică mare parte datorită Angliei. Escadrele noi sunt construite în această ţară, industria grea italiană fiind încă în faşe.

In anii 1880—1890, Italia ajunge să aibă o flotă demnă de luat în seamă.

Fără a fi în stare a contesta Mediterana flotelor engleză sau franceză, are o margine destul de mare asupra marinei austro-ungare pentru ai putea disputa Adriatica, unde aceasta dispune de multe mai bune baze navale.

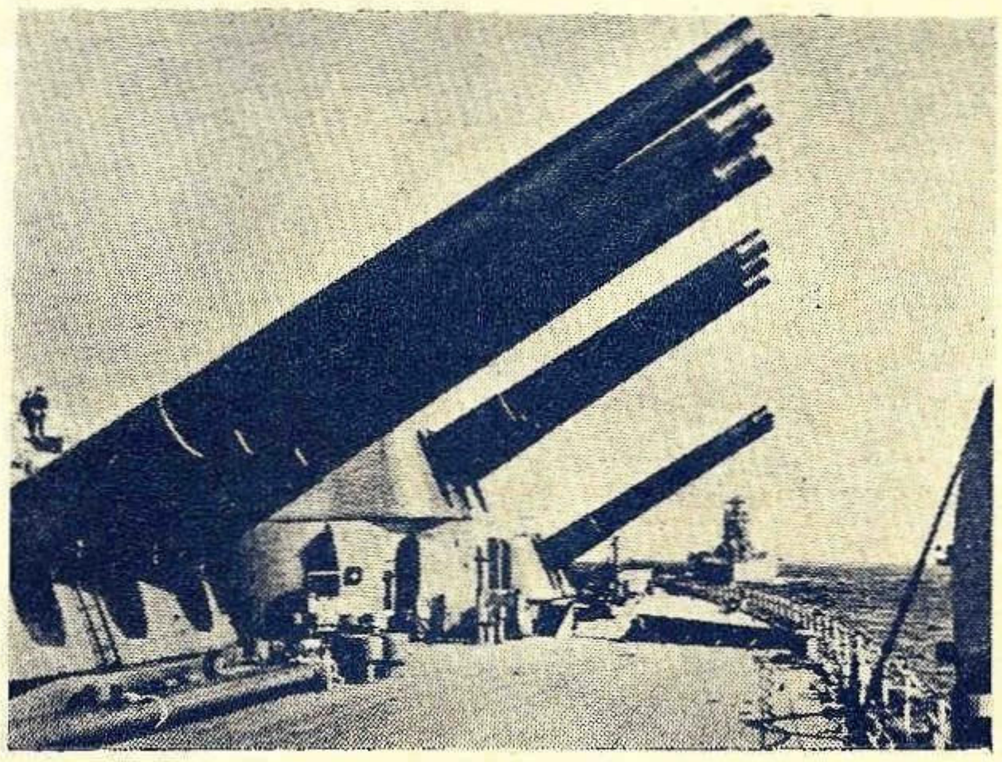
Chiurasatele sale din clasa *Lepanto, Ruggero di Lauria* sunt considerate ca cele mai mari ale timpului (15000 tone, calibrul 430 mm). Urmează epoca Triplei-Alianţe şi începutul politicei coloniale care debutează printr'o

greşeală (Refuzarea Tunisiei la Conferinţa din Berlin). Italia se instalează în Eritreea, Somalia, Benadir.

Sosită prea târziu la împărţirea lumii, Italia trebue să se mulţumească cu resturile rămase de la celelalte puteri. Pentru a-şi mări imperiul colonial, poartă războiu, în 1911, cu Turcia, şi-i smulge Tripolitania şi insulele Dodecanezului. Deşi de valoare economică mediocră, aceste posesiuni constitue pentru Italia importante poziţii strategice în bazinul mediteranian, prima prin aşezarea sa între Egipt şi Africa de Nord franceză iar insulele prin posibilitatea de a constitui baze de sprijin în bazinul oriental.

Deşi prin acordul de la Londra din 1915, i se promiteau Italiei compensaţii în Africa, nu i s'a încredinţat la sfârşitul războiului nici una din fostele posesiuni germane sau turceşti. Cele câteva puncte din Asia Mică (ca Adalia), cedate ei prin tratatul de la Sèvres, nu le capătă, căci noua Turcie nu ratifică niciodată acest tratat, iar cel din Lausanne nu pomeneşte nimic de ele.

Dacă în domeniul colonial, Italia prin război nu capătă nimic, în domeniul naval devine una din cele cinci mari puteri navale, iar tratatul de la Washington consfinţeşte aspiraţiile sale la egalitate cu Franţa.



Artileria de pe Rodney gata de tras.

Aproape în acelaş timp cu încheerea acestui tratat, se întâmplă în Italia un eveniment de natură a da de lucru mai târziu politicii britanice.

In Octombrie 1933, partidul fascist reuşi să capete puterea, privit la început cu simpatie de Anglia, din cauza doctrinei sale conservatoare şi anti-marxiste.

Regimul fascist adoptă pentru politica în Mediterană, vechea deviză romană „*Mare nostrum*", iar în politica navală „*Navigare necesse est, vivere non est necesse*", enunţate lapidar şi energic de şeful său, d-l Musolini. O politică bazată pe aceste două devize şi urmată cu mare tenacitate, nu putea duce mai curând sau mai târziu decât la un conflict cu Marea Britanie.

Politica „Navigare necesse est", nu putea să dea decât aceleaş roade ce dăduse şi primului ei partizan, Wilhelm II. E probabil chiar că Italia ar fi găsit şi mai curând Anglia în calea expansiunei sale, dacă aceasta ar fi fost condusă în acest interval, de un guvern de natură şi doctrina celui italian.

Prima ciocnire de interese avu loc chiar în 1923, când Italia ocupă Corfu, cu titlul de represalii contra Greciei, căutând a pune mâna pe acest important punct strategic. Anglia se opuse şi Italia fu silită să bată în retragere.

In 1925, Anglia caută să o scoată din Dodecanez, acordându-i compensaţii coloniale în Somalia (Djubaland). Discuţiile, duse la Londra, nu duseră la nici o înţelegere.

Prea slabă încă pentru a se putea împotrivi politicei britanice, Italia îşi concentrează întreaga activitate asupra Franţei, şi o intensă concurenţă începe între cele două ţări „surori latine" atât în domeniul politic cât şi'n cel militar şi naval.

Presa italiană pretinde Corsica şi Tunisia, Nisa şi Savoia ; Italia susţine revizionismul german, ungar şi bulgar ; duşmăneşte Jugo-Slavia, aliata Franţei.

In politica navală pretenţiile Italiei sunt : „forţe egale cu cele ale celui mai puternic stat continental" recte Franţa. Programele navale sunt alcătuite considerând ca cel mai probabil adversar Franţa. Aceasta reacţionează similar şi'şi ţine în Mediterană aproape toate forţele navale, între care şi toate navele de linie.

Numai printr'o hotărâtă şi sigură politică de construcţii, începută în 1932, reuşeşte Franţa să facă a nu fi depăşită de Italia. Cu toată instabilitatea guvernelor şi opoziţia parlamentelor, programele se succed şi execută regulat, graţie în mare parte şi personalităţii lui Georges Leygues, ministru al Marinei sub mai multe guverne.

In timpul acesta în Italia se munceşte şi mai metodic la crearea unei flote cu principala deviză, mobilitatea. Regimul dictatorial ce permite ca aceeaş persoană care dă ideea directoare, să dispuie şi de toate mijloacele pentru înfăptuirea ei, face ca Italia, în zece ani, să capete, o flotă foarte omogenă, rapidă, cea mai rapidă, admirabil utilată şi antrenată.

Numai nave de linie noi nu se construiesc, decât abia în 1934 (2 de 35.000 tone pe cală), modernizându-se numai cele patru chiurasate existente, clasa *Doria*.

Aceasta tot din cauza rivalităţii cu Franta, care nici ea nu construieşte şi nu dispune decât tot de chiurasate antebelice, e drept că în număr de şase.

Paralel cu marina de război, marina comercială sprijinită de Stat, ia un avânt uriaş. Liniile italiene concurează an cu an mai mult liniile celorlalte naţiuni pe toate mările, Italia ajungând azi să posede cea mai modernă şi frumoasă flotă de pacheboate din lume. Cea mai grea lovită de această concurenţă e marina comercială britanică.

Hidroaviaţia, destinată o colabora intens cu marina în marea relativ îngustă care e Mediterana, e înzestrată cu cele mai moderne aparate de sbor şi antrenată prin numeroase raiduri faimoase, devenind o puternică armă capabilă să acţioneze departe de bazele sale.

Hidroavioanele italiene deţin în numeroase rânduri cele mai invidiate recorduri mondiale, cel de viteză şi cel de distantă în linie dreaptă.

Situaţia asta de aprigă rivalitate franco-italiană, ţine Anglia într'o stare de quasi-quietudine cu privire la siguranţa supremaţiei sale în Mediterană, şi greutăţile financiare unite cu ideologia pacifică a unora din conducătorii ei, fac ca programele navale să nu aibă amploarea cerută de siguranţa Imperiului.

Această politică de construcţii începe să fie schimbată abia după încheerea acordului dela Londra (1930), la care Franţa nu aderă, hotărâtă să scape odată, datorită

posibilităţilor sale financiare, de plictisitoarea egalitate cu Italia. Bineînţeles, nici aceasta nu aderă la acord.

Reînarmarea Germaniei, expirarea acordului de la Washinton şi prespectiva imposibilităţii încheeri unuia similar, fac ca apelurile, până atunci vagi, ale Amiralităţii,să aibă ecou în opinia publică şi'n sânul guvernului, şi să se procedeze la mărirea tonajului pus anual în construcţie în special pentru crucişetoare uşoare, distrugătoare şi submarine.

Astfel ajungem la începutul lui 1935, când, în faţa unei Germanii reînarmate şi hotărîte să capete Austria, Franţa şi Italia fac din nou front comun şi închee acordul dela Roma (Ianuar). Franţa acordă Italiei oarecari rectificări de frontieră în Eritreea şi Sahara. Spinoasa chestiune a parităţii navale nu e deloc desbătută. Curând, la Trodna (Echnnar) şi Stresa (April), e atrasă şi Anglia în acest bloc.

Bloc ce pare curând vătămat prin acordul naval anglo-german, contra căruia Franţa şi Italia protestează energic, însă apare aproape complect dislocat la isbucnirea conflictului italo-etiopian, latent de multă vreme. Etiopia apelează la Liga Naţiunilor, de a cărei hotărîri Italia declară a nu ţine seamă, fiind decisă a rezolva conflictul cu armele.

Din motive mărturisite de apărare a Pactului S. N. şi poate nemărturisite a lezării intereselor sale în Africa şi pe calea Indiilor, Anglia se puse cu hotărîre în calea planurilor italiene. Mai cu hotărîre chiar decât se pare că prevăzuse premierul italian, în imposibilitate de a mai da îndărăt din motive de politică internă şi de prestigiu extern. Italia e hotărîtă să cucerească Etiopia din nevoia de expansiune şi pentru misiunea sa civilizatoare.

Evenimentele sunt prea recente spre a fi reamintite, şi dealtfel depăşesc cadrul acestui articol. Vom reaminti însă pe cale mai caracteristică în legătură cu Mediterana. La pregătirile Italiei de război, Anglia răspunde prin o dublă acţiune, diplomatică şi militară. Caută să-şi asigure colaborarea statelor mediteraneene şi 'n special a Franţei şi-şi concentrează forţele navale în Mediterana.

Flota metropolitană, Home Fleet-ul, soseste la Gibraltar, escadra din Extremul Orient soseste la Aden şi Suez, forţele din Antile, Sud America şi Africa de Sud sunt concentrate în Mediterana, trupe şi aviaţie sunt aduse în Egipt şi Palestina. La 25 August, întreaga flotă de Mediterana părăseşte Malta, ţintă prea vulnerabilă pentru aviaţia italiană pentru Haiffa şi Alexandria. Se vorbeşte că Anglia va închide Suezul. Italia ameninţă că va considera aceasta ca o provocare la război.

Sunt temeri serioase că Italia va declanşa un atac asupra forţelor britanice, nepregătite încă, precum şi asupra Egiptului.

Câteva zile spectrul războiului iminent se înalţă în faţa guvernelor statelor dela Geneva, în căutarea unei soluţii de împăcare. O uşoară destindere survine abia când guvernul englez anunţă că va lăsa ca procedura Soc. Naţiunilor să uzeze de toate mijloacele ce-i stau la dispoziţie.

La 3 Oct. trupele italiene trec frontiera etiopiană. La 7 Oct. consiliul S. N. constată că Italia a violat pactul, iar în zilele de 11, 14 şi 15 se hotărăşte aplicarea sancţiunilor economice, ce intră în vigoare peste o lună, afară de sancţiunea 1 (embargo-ul pe arme) ce intră în vigoare imediat. In acest timp, Anglia caută să-şi consolideze poziţia în Mediterana asigurându-şi concursul naval al Franţei.

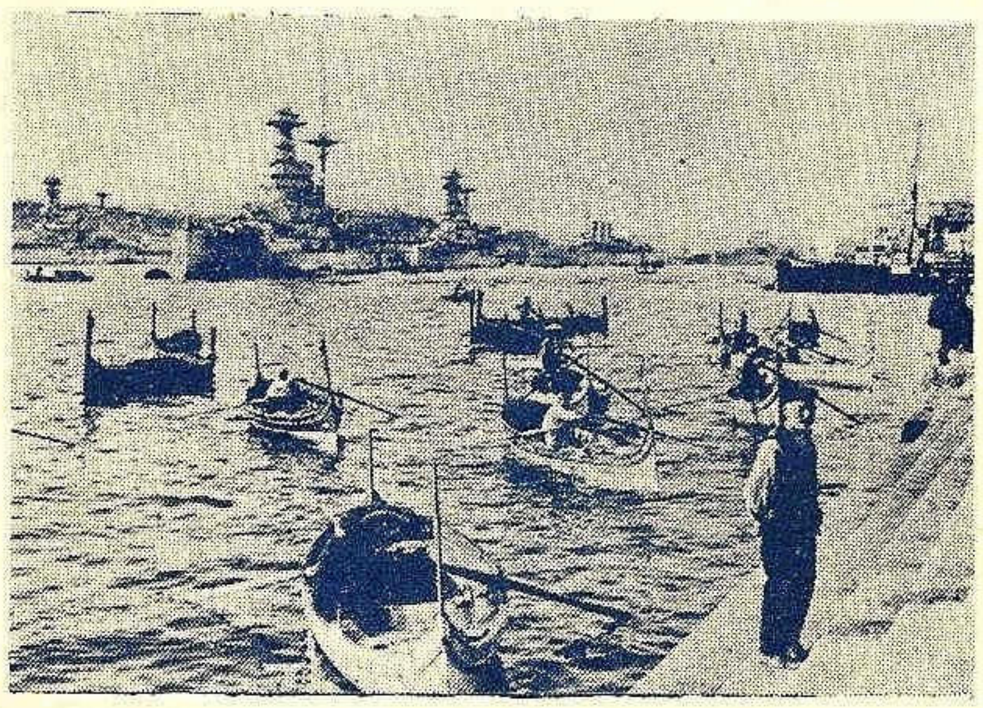
La sondajele ambasadorului britanic la Paris, tinzând să afle dacă Anglia va putea conta pe sprijinul său naval, guvernul francez răspunde trimiţând o notă, la 10 Sept., în care întreabă dacă Anglia va ajuta, în viitor, Franţa, în aplicarea art. 16 a Pactului S. N. în caz de violare a lui în Europa.

Franţa, căuta astfel să-şi asigure o poliţă asupra Angliei, în cazul unei viitoare agresiuni germane.

Acordul complect asupra coopererării navale nu se realizează decât după un schimb de numeroase note şi demersuri din ambele părţi, la 24 şi 25 Aug., 5, 14, 16, 18, 26 Oct. Franţa asigură Anglia de tot concursul său în cazul unei eventuale agresiuni italiene.

Se agită chestiunea extinderii sancţiunilor la petrol. Probabilitatea de război creşte din nou din cauza temerii ca Italia să nu caute a preveni aceasta, atacând.

E nevoe de toată autoritatea d-lui Laval care vrea să evite o ruptură definitivă pentruca să se amâne aducerea acestei chestiuni în faţa consiliului S. N. Această amânare e favorizată de atitudinea României şi Rusiei ce condiţionează oprirea exportului de petrol în Italia, de aplicarea aceleiaş sancţiuni şi de St. Unite, stat nemembru al S. N.



In port la Malta.

Tot datorită Franţei, doritoare să menajeze prietenia franco-italiană, sir S. Hoare, ministrul de externe englez, aderă la un proect ce face concesii Italiei, proect ce are darul să atragă nemulţumirea ambilor beligeranţi, a Soc. Naţiunilor, a opiniei publice britanice, şi deci căderea ministrului şi îngroparea proectului.

In Decembrie 1935, se află de intervenţiile Marei Britanii pe lângă guvernele statelor riverane, dacă sunt gata a lua măsuri militare pentru cazul că un stat sancţionist ar fi atacat. Sunt întrebate Spania, Jugoslavia, Grecia, Turcia şi România ca semnatară a pactului balcanic. Jugoslavia şi Grecia răspunde imediat punând porturile lor la dispoziţie. Turcia profită de ocazie pentru a cere modificarea convenţiei Strâmtorilor şi libertatea de a fortifica. Spania nu răspunde oficial, presa spaniolă lasă să se înţeleagă că nu se poate conta pe concursul ei, decât în schimbul Gibraltarului.

Profitând de dificultăţile momentane ale Angliei şi de necesitatea pentru ea a concursului lor, aceste state, urmând dealtfel exemplul Franţei, caută să capete un oare-

care profit. Deci diplomația britanică a reușit să mobilizeze în fața Italiei blocul statelor mediteraneene, și 'n orice caz să-și menajeze din partea unora din ele o neutralitate binevoitoare.

Forțe navale engleze sosesc în porturile grecești și iugoslave.

Acordul naval cu Franța îi permite să-și retragă dela Gibraltar o parte din unitățile din Home-Fleet ce sunt înlocuite în Mediterana cu unități din escadra II franceză dela Brest. Franța organizează o importantă bază aeriană la Mers-el-Kebir lângă Oran ; în Asia-Mică, Turcia concentrează trupe în fața insulelor italiene.

Anglia, care în faza pregătirilor războiului etiopian și'n prima epocă a succeselor italiene în Etiopia a căutat să-i aglomereze acesteia obstacolele în cale, pare a se desinteresa de conflict din momentul că și-a asigurat concursul statelor mediteraneene și când se vede că Italia are greutăți vizibile în campania sa colonială.

Presa greacă chiar anunță că în caz de înfrângere a Italiei în Etiopia are asigurată din partea Angliei insulele Dodecanazului în schimbul creeri a două baze navale britanice în apele grecești, la Micos și Navarin.

In ultimul timp s'a scris mult de aspectul unui conflict militar anglo-italian în Mediterana. Din primul moment trebue remarcat că Italia a avut numai foarte puțin timp în care ar fi putut avea șansă să aibă în fața sa numai Anglia, și aceasta a fost la începutul conflictului. In scurt timp diplomația britanică și-a găsit aliați, ca Franța ; ori în acest moment ar fi fost o copilărie să se creadă că un conflict mediteraneean s'ar fi mărginit numai la operații navale și aeriene și n'ar fi dus la un război continental și european. Aceasta explică îndeajuns atitudinea Italiei care la sancțiuni n'a reacționat cum amenințase la început.

Construită în vederea rivalității cu Franța, forțele de suprafață ale Italiei e evident că n'ar putea contesta flotei britanice stăpânirea mării.

Plină de învățăminte ar fi fost însă ciocnirea între forțele chiurasate ale Angliei și forțele aeriene ale Italiei. Duelul între stăpânul de azi al mării, chiurasatul, și cel de mâine după unii, avionul.

Soarta ar fi pus în fața celei mai puternice escadre chiurasată din lume, cea mai bine antrenată aviație, în maximele ei condiții de reușită. Concluziile ce s'ar fi putut trage ar fi avut poate darul să revoluționeze complect construcțiile navale și aeronautice și să aibă urmări incalculabile în politica popoarelor.

Pare evident că 'n caz de conflict mediteraneean, traficul e cel care va suferi mai mult. Probabil că din cauza submarinelor italiene și a posibilității Italiei de a controla strâmtoarea Mesinei și chiar a Tunisului, n'ar mai putea exista trafic britanic în Mediterana. Lovitura ar fi grea pentru Anglia, obligată a împrumuta pentru calea Indiilor, drumul pela cap. Pentru Italia însă întreruperea traficului său pe mare ar fi mortală, cu situația sa aproape insulară și nevoia sa grozavă de materii prime.

Ori cu Gibraltarul și Suezul în mâna Angliei, care mai poate stăpâni și marea, traficul pe mare, chiar cu coloniile sale din Nordul Africei, apare pentru Italia iluzoriu.

Situația mondială tulbure și numeroasele focare de război gata să erupă la cel mai mic incident fac ca și situația în Mediterana să nu fie tranșată într'un mod sau altul din cauza conexiunii sale cu alte spinoase probleme.

Italia e interesată că războiul său în Etiopia să fie considerat ca un fapt de proprie politică colonială ca și căpătarea unei situații preponderante în Mediterana, cel puțin în bazinul oriental. Franța ține să salveze unitatea frontului dela Stresa care o asigură contra Germaniei și păstrarea statului quo în Mediterana ce-i asigura comunicația cu imperiul său african.

Pentru Anglia situația e mai complexă. Dacă nu vrea o Italie mare putere colonială și navală în drumul Indiilor și Egiptului, ține ca această Italie să fie puternică în Europa fiind necesară din motive inspirate de vechea sa dogmă politică a echilibrului european. Ori în actualele împrejurări Anglia găsește că pentru atingerea acestui scop cel mai prielnic lucru e pentru Italia o soluționare grabnică a conflictului etiopian, chiar fără nici o cucerire teritorială. Pentru ca Italia să poată continua a juca rolul de mare putere continentală, politica engleză găsește că o asemenea soluționare, e mai favorabilă decât o cucerire dificilă a Etiopiei, care ar secătui în așa stare forțele economice și militare ale Italiei, fără a mai vorbi de lezarea intereselor britanice, încât ar împiedeca-o pentru mult timp a mai juca rolul cerut în Europa. Deja apropierea Austriei de Mica Înțelegere, face să se întărească aceste pronosticuri.

Falimentul conferinței navale face ca terenul pe care înaintează diplomații să fie și mai nesigur.

Oricare ar fi soluționarea conflictului etiopian, e evident că se va căuta cuvânt a se încheea o înțelegere și asupra Mediteranii, urmând în aceasta moda timpurilor actuale, ce constă a circumscrie punctele nevralgice ale globului în țarcul înțelegerilor multilaterale.

Care va putea fi baza acestui viitor regulament ?

S'au sugerat diferite formule :

Pact al Mediteranei orientale, sau chiar al întregei Mediterane ; Locarno mediteraneean în care Franța ar servi de garantă între Anglia și Italia ; amplificarea convențiilor dela Cartagena reglând *statu quo* în Mediterana, extensiunea asupra întregei aceste mări a regimului canalului de Suez.

S'a anunțat chiar că se studiază internaționalizarea Gibraltarului, lucru ce a fost curând desmințit.

In orice caz, echilibrul mediteraneean trebue restabilit și întărit, iar rivalitatea anglo-italiană aplanată.

Este o sarcină grea, dar necesară, dacă omenirea vrea ca acest mare leagăn de civilizație și cale de progres să nu mai joace rolul de măr al discordiei și câmp de luptă, ce din nefericire l-a jucat de atâtea ori în istorie.

Regimul Canalului de Suez

Răsboiul actual Italo-Abisinian, repune din nou pe primul plan, diferitele convenţiuni sau regimuri internaţionale.

Cele mai multe ziare, din neştiinţă sau rea credinţă, informează greşit pe cititorii lor, relativ la regimul canalului de Suez, lăsându-se să se creadă că acest canal aparţine ba Egiptului, ba Angliei sau că e neutralizat şi sub jurisdicţiunea unei comisiuni Internaţionale, de forma C. E. D.

Cred că e necesar să amintim în puţine rânduri regimul juridic căruia îi este supus canalul de Suez.

Sunt două feluri de canale : canale naturale şi canale artificiale, despre care ne vom ocupa acum.

Canalele artificiale sunt cele tăiate de mâna omului, aşa e canalul de Suez, Canalul de Panama, Canalul de Corint, Canalul Kiel.

Aceste canale nu fac altceva decât să lege două mări libere, în cazul nostru : Marea Mediterană cu Marea Roşie. — Cauza care a determinat tăierea acestui canal a fost la început pentru scopuri locale ale Turciei şi Egiptului. Utilitatea a devenit apoi extrem de mare, prin faptul că vasele nu vor mai fi obligate a ocoli întreg continentul African spre a ajunge în Indii sau părţile răsăritene ale Africei.

Când canalul artificial este tăiat pe teritoriul unui singur stat nu există nici-o îndoială că acel stat va exercita dreptul său de suveranitate, fixând astfel regulele de navigaţie, admiţând sau nu şi trecerea vaselor de războiu.

Canalul de Suez este tăiat în întregime pe teritoriul Egiptului, pe atunci vasal Turciei.

Concesiunea a fost dată societăţii Franceze Lesseps prin firmanul dela 1866, unde se preciza că absolut toate vasele de comerţ indiferent de naţionalitatea lor, vor putea trece prin canal.

La 1873 se încheie o convenţiune prin care vasele de războiu erau libere a trece prin canal. — Insă nu s'a precizat dacă acestea vor avea permisiunea şi când Turcia va fi beligerantă — căci s'ar fi putut ca acest stat să interzică în această ocaziune trecerea vaselor de războiu ale celorlalte state.

Pentru Anglia era o chestiune importantă această reglementare, astfel că cu ocaziunea războiului Ruso-Turc din 1877, a declarat că blocarea sau închderea acestui canal va fi socotită ca un atac contra ei. — Rusia şi Turcia au declarat că trecerea va fi liberă şi fără întrerupere în tot timpul războiului.

Deşi Franţa propusese în conferinţa dela Paris din 1885 ca să se constitue un control internaţional, totuşi reglementarea definitivă s'a făcut abia în 29 Octombrie 1888 prin tratatul dela Constantinopol.

Inainte de a trece la dispoziţiunile acestei convenţiuni să vedem în ce situaţie se găsea Egiptul.

La această dată (1888) Egiptul se „bucura" de ocuparea provizorie a Angliei ; prin hatiseriful Sultanului, din 1879, Kedivul Egiptului era înlocuit, cu fiul său... Se numise şi o comisiune de lichidare (fostul Kediv făcuse mari datorii) şi se stabilise un control Anglo-Francez. — Măsurile acestea provocară revoltă.

Pentru ca liniştea să fie şi mai departe asigurată, Anglia propusese Franţei în 1882 să ocupe Egiptul. — Franţa nu s'a angajat, ceeace nu a împiedecat Anglia de a o face singură. — Pe baza acestei ocupări provizorii — la care Anglia n'a renunţat decât în 1904 în urma convenţiei dintre Anglia şi Franţa, — Anglia a declarat cu ocazia convenţiei dela 1888, că ea face rezerve în ceea ce priveşte dreptul de a dispune de canal pentru a apăra Egiptul.

Convenţia dela 1888 în ce priveşte navigaţia prevedea :

1. Canalul este liber şi deschis tuturor vaselor de războiu şi comerţ fără deosebire de pavilion atât în timp de pace cât şi în timp de războiu.

2. Nu poate fi închis sau blocat.

3. Nici un act de ostilitate având scopuri de a împiedeca libera navigaţie, nu se va putea face în el sau în vecinătatea porturilor din el sau dela gura lui decât la o distanţă de 3 mile marine — chiar în cazul când imperiul turcesc ar fi una puterile beligerante.

4. Vasele de războiu nu vor putea staţiona în rada porturilor dela gurile canalului mai mult de 24 ore.

5. Vasele de războiu beligerante nu vor trece canalul decât la interval de 24 ore unele de altele.

6. In timp de războiu puterile beligerante nu pot ambarca sau debarca trupe, muniţiuni sau materiale de războiu.

7. Nu se pot lua proviziuni decât în limitele strict necesare.

8. Nu se pot lua proviziuni destinate beligeranţilor.

9. Capturile maritime vor fi supuse aceluiaş regim ca şi vasele de războiu ale beligeranţilor.

10. Puterile nu vor menţine în apele canalului (şi în lacurile Timsah şi Amare) nici un vas de războiu. — Vor putea totuşi staţiona câte două vase de războiu în Saia şi Suez, afară de cele ale beligeranţilor.

11. Drepturile de suveranitate al Turciei şi Egiptului sunt respectate. — Vor lua însă măsuri pentru menţinerea ordinei şi apărarea statului, fără a atinge libertatea navigaţiei.

Canalul nu este neutralizat ; aceasta ar fi însemnat tocmai interzicerea treceri vaselor de războiu.

In 1904 flota rusească conform acestei convenţii a trecut prin acest canal pentru a merge în Japonia.

In 1914 Anglia a apărat acest canal contra atacurilor Germaniei şi Turciei, dată la care Egiptul se declară independent de Turcia.

Prin tratatul dela Versailles Art. 147, Egiptul rămâne sub protectoratul Angliei.

In 1922 datorită tot Angliei, Egiptul nu mai rămâne un stat sub protectorat, ci devine independent. — Independenţa proclamată de Anglia nu era însă de fapt decât tot un protectorat, deoarece Anglia îşi rezervă dreptul de a apăra siguranţa Statului, interesele străinilor şi *canalul de Suez.*

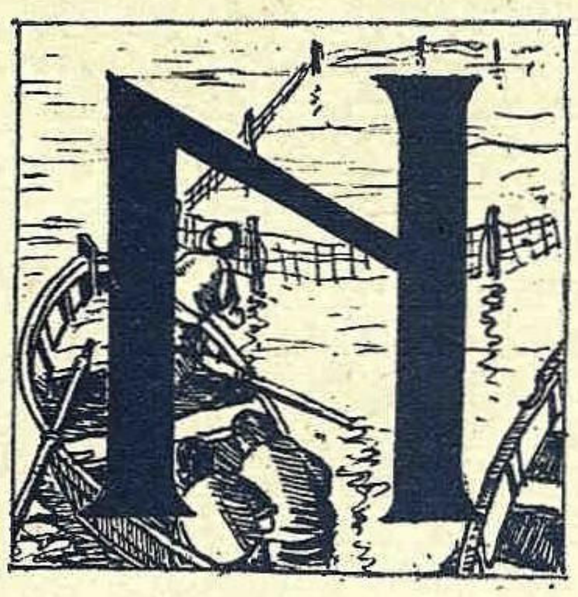
Canalul este deci liber şi vasele de războiu Italiene (submarinele numai la suprafaţă) pot trece în marea Roşie şi deci în Eritreia sau Somalia Italiană depe coasta de Est a Africei.

Anglia cu toată preponderenţa ei în canal nu-l poate închide fără a viola tratatul semnat de puterile contractante. Anglia închizând canalul, Italia ar reacţiona imediat. Aceasta ar fi scânteia pentru declanşarea unui nou războiu, cu mici beneficii, dar mai ales cu pierderi incalculabile pentru progresul şi civilizaţia omenirei.

Locot. Comănescu

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

— 15, XII. 1935 — 15. II. 1936 —



evoiţi din motive de ordin redacţional şi financiar, să scoatem 10 numere pe an în loc de 12, numărul de faţă, apare după două luni, iar Cronica de faţă cuprinde deci, evenimentele principale din intervalul de timp dela 15 Dec. 1935—15 Febr. 1936, în care au predominat în general nu zile de iarnă, ci de sfioasă primăvară, cu soare, căldură, vânturi întemniţate şi mare bună. Doar acum, spre 15 Febr. iarna a început să-şi încerce puterile.

S'au bucurat deaceia şi marinarii deprinşi altădată cu năzdrăvăniile crivăţului în apele Mării Negre, s'au bucurat şi negustorii ca şi muncitorii din porturi, în special cei de prin porturile Dunărene, cari altădată, pe vremea asta, stăteau cu braţele încrucişate din cauza îngheţului Dunărei.

Dacă e cert că vremea aceasta minunată a bucurat pe toţi, şi a menţinut mai activ pulsul vieţii marinăreşti, tot atât de cert e că societatea proprietară a acelui cioclu — salvatorul *„King Lear"* — dacă acest timp se menţine, va da cu siguranţă faliment din cauza şomajului, cu toată ceaţa ce a găzduit uneori pe coastele noastre maritime şi fluviale.

Cum spuneam, favorizate de vreme, porturile au lucrat destul de activ. Bine înţeles, teama unei schimbări brusce de timp, de aşteptat în acest anotimp, au reţinut multe nave să intre în porturile noastre dunărene, dar totuşi, în comparaţie cu trecutul, s'a lucrat ceva... In frunte stă bineînţeles tot Constanţa,.

La export, se înţelege că tot produsele petrolifere au predominat. Luna Decembrie s'a soldat cu un export total de circa 383.500 tone produse petrolifere diverse, iar Ianuarie cu circa 432.600 tone majoritatea pentru Italia, Germania şi apoi Anglia.

S'a constatat şi un riviriment în exportul de cereale şi mărfuri generale.

Exportul de vite şi păsări, a marcat însă un mic regres faţă de luna Noembrie 1935. Totuşi, comparând cu anii trecuţi, trebue să remarcăm o creştere de circa 60% la acest fel de export, din care Palestina, Egiptul, Malta, dar în special Grecia, absoarbe majoritatea.

De unde înainte de 1930 acest fel de export era aproape neexistent, a luat dintr'o dată un avânt mare îndreptăţind cele mai mari speranţe.

Tot acum e momentul să arătăm atenţiunea ce o dă Ministerul Agriculturei acestui export, prin trimiterea la începutul lui Febr. a unei comisiuni, care vizitând pieţele din bazinul Mediteranei, vor studia şi vor încheia diferite angajamente în legătură cu acest export.

Un singur punct negru în acest avânt: majoritatea transporturilor se făcea la început cu vase greceşti, iar acum în urmă cu nave bulgăreşti. In curând însă, se crede că şi polonezi vor amenaja vase în acest scop.

Dealtfel, Polonia a şi început în mod foarte serios să ne concureze în acest fel de export.

Prin urmare, absenţa condamnabilă a pavilionului român, acolo unde totul trebue să-l impună.

Ca fapt cu totul rar, am avut de înregistrat exportul a circa 245 tone zahăr românesc dela Bod pentru Palestina. In ceace priveşte destinaţia, e pentru prima oară când s'a exportat asemenea articol şi încă cu un vapor românesc (Oituz).

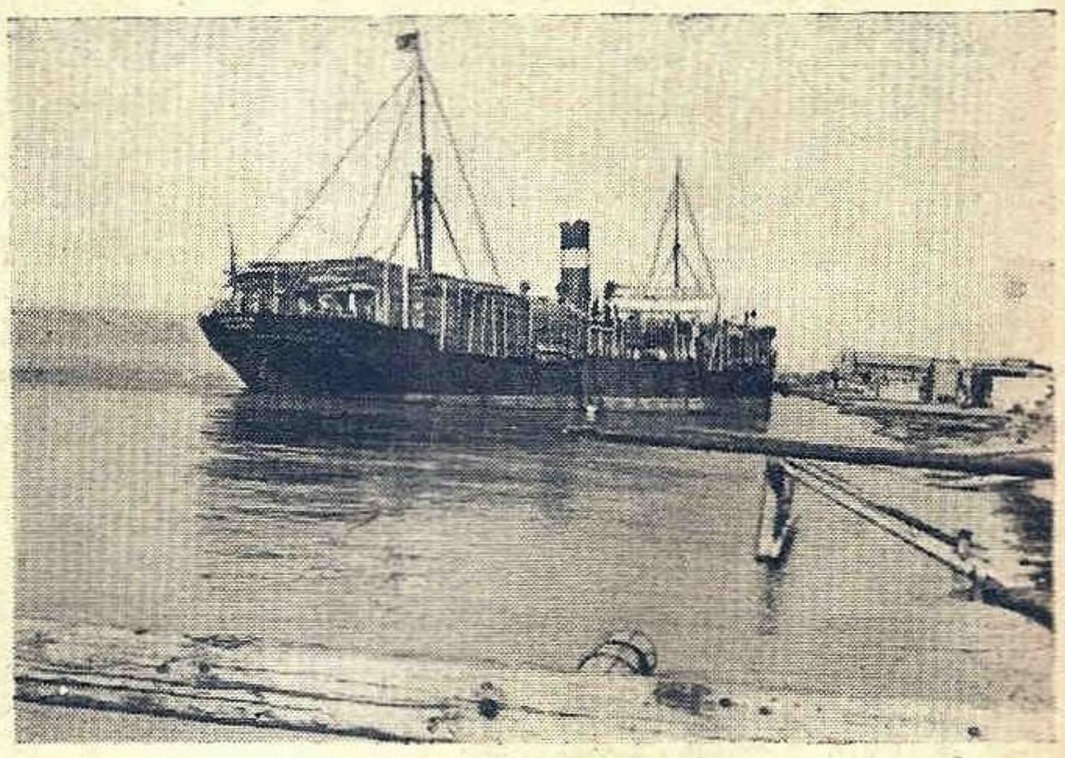
Prin Constanţa însă importul a fost mai slab ca lunile trecute; taxa de 12% ad valorem fixată dela 1 Dec. 1935 pe toate mărfurile importate sau exportate, a adus în schimb un spor de circa 66 milioane lei la încasările vămei Constanţa în luna Decembrie 1935.

Cât de bogată e ţara aceasta a noastră, şi câte surse de câştig cinstit şi sigur ar fi, ne-o dovedeşte următorul fapt: La 28 Ianuarie a plecat din Constanţa cargo-ul Bucegi încărcat cu 2000 tone stuf din Delta Dunării, pentru fabricele de hârtie din Anglia.

Porturile Dunărene au lucrat şi ele, destul de activ în comparaţie cu anotimpul.

Majoritatea operaţiunilor au fost însă cele de tranzit; pentrucă doar acestea mai dau puţină viaţă acestor porturi.

Cereale pentru Austria, Anglia, Belgia, Malta, Palestina, cleiu pentru America, fasole, mazăre, muştar pentru Anglia, Cehoslovacia, Cuba, Olanda, Spania etc., au încărcat navele diverselor pavilioane ce au luat calea apei.



In port la Galaţi, un cargo cu cherestea e gata de plecare.

Noutatea acestui interval de timp, o formează transportul de fer vechiu dela Nicolaev, cu destinaţia Reşiţa, la finele lunei Ianuarie şi făcut cu vaporul românesc „Carpaţi".

Ceeace a întristat însă mult piaţa porturilor dunărene este situaţia critică a unuia din principalele produse de export al acestor porturi: lemnăria. Şi aceasta pentrucă am fost până acum din nou în război comercial cu Grecia care ne-a făcut dificultăţi mari.

Astfel, Banca Naţională a Greciei, a interzis dela 19 Ian. 1936 importul cherestelei româneşti care până la acea dată era liber, dacă nu se făcea dovada că schimbul dintre aceste două ţări se face sută la sută. Ori, importul mărfurilor din Grecia la noi, nu a trecut şi nu trece de 40%.

Din această cauză, la Camera de Comerţ din Galaţi au avut loc întruniri cu scopul de a găsi modalitatea aranjării acestui diferent. In momentul încheierei acestui număr se fac ultimele revederi ale proectului de convenţiune comercială care se va semna curând, punând capăt acestui război păgubitor.

Diferendul a isbucnit — coincidenţă bizară — tocmai când în Capitala noastră se deschidea *Conferinţa Consiliului Economic al Înţelegerei Balcanice* din care şi noi şi Grecii facem parte, şi care s'a ocupat de multe şi atrăgătoare chestiuni relativ la regimurile respective de comerţ exterior, piedicele ce stau în calea comerţului

dintre statele membre, desvoltarea comunicaţiilor de uscat, fluviale şi maritime, adaptarea unei atitudini comune pentru câştigarea şi păstrarea debuşeelor comerciale, etc.

Adică, un număr foarte mare de idei frumoase, ale căror rezultate bune, — altele decât cele la care am ajuns cu Grecia, nu se prea văd însă decât în teorie.

Pentru chestiunile ce privesc direct navigaţia şi marina, discuţiile au fost amânate până în Aprilie când delegaţii se vor întruni la Istambul.

Dar, nu numai această conferinţă cu caracter internaţional am avut de înregistrat dela 15 Dec. până astăzi, ci şi cateva cu caracter mai local, mai apropiat nevoilor noastre.

Astfel în zilele de 10, 16 Ianuarie şi 5 Febr. la Ministerul Comunicaţiilor s'au reluat conferinţele *Comisiunilor însărcinate cu găsirea soluţiilor de ridicare a porturilor dunărene,* despre care vorbeam şi în numărul trecut.

Prima comisiune s'a ocupat mai mult despre proectul C. F. R. de a veni în ajutorul acestor porturi prin întocmirea unui tarif care să înlesnească scurgerea cerealelor de export din Moldova, Basarabia, Bucovina, jud. Buzău şi R. Sărat către Galaţi şi Brăila, şi despre lipsa mijloacelor de legătură a porturilor Galaţi şi Brăila cu hinterlandul respectiv.

Până acuma, nu există o şosea veritabilă între Brăila şi Galaţi, iar celelalte existente, ce converg spre aceste porturi sunt într'o stare de plâns. Chestiunea se pune, nu numai pentru aceste porturi, dar chiar şi pentru Dobrogea unde din lipsa căilor ferate şi a şoselelor, produsele acestei provincii nu se pot scurge spre Constanţa.

Conferinţa dela 16 Ianuarie, a prilejuit discuţiuni în legătură cu aportul ce trebue să-l aducă S. M. R. pentru ridicarea acestor porturi. Astel, s'a cerut prelungirea tuturor liniilor S. M. R. până în Dunăre, — taxe de intrare pentru pavilionul român cât mai mici, navluri cât mai mici, sporirea curselor poştale cu Orientul, etc. cereri îndreptăţite şi făcute de către reprezentanţii Camerelor de Comerţ ale porturilor dunărene. S'a constatat din nou, necesitatea sporirei parcului de vase ale S. M. R. şi necesitatea urgenţei acestei sporiri atâta timp cât nu e prea târziu.

Conferinţa dela 8 Februarie, s'a ocupat în special cu regimul muncei în porturi, a cărei scumpete constitue o piedică în plus la desvoltarea acestor porturi.

Concluzia ce o trage, oricine a citit despre cele discutate în aceste conferinţe, e că dacă oficialitatea nu intervine, dacă nu se convinge să intervină, nu cu discuţiuni fără sfârşit sau mijloace care să lungească agonia, ci cu mijloace sigure, suficiente şi imediate, aceste porturi sunt sortite distrugerii.

Cine a fost odată în Galaţi înainte de războiu, şi îşi aminteşte viaţa şi bogăţia ce domnea în cartierul manufacturei din str. Mare sau a colonialelor din str. Dogăriei unde gemeau magaziile de mărfuri, nu poate să nu aibă o strângere de inimă când vede astăzi lacătele grele încărcate de aţa paianjenilor ferecând uşile de ani de zile şi când aude cântând greerii în şlepuri.

La ce foloseşte poziţiunea geografică dacă nu se ştie să se tragă foloase din ea ?

Poate că *Convenţiunea de trafic direct Dunărea-Orient,* încheiată la finele lunei Ianuarie la *Bratislava* între delegaţii societăţilor de navigaţie S. M. R., N. F. R., D. D. S. G., Bayerischer Lloyd şi Soc. de navigaţie cehă, va aduce puţină înviorare în aceste porturi.

Mărfurile aduse pe Dunăre de societăţile semnatare, din Europa Centrală cu destinaţia Orient vor fi transportate la Galaţi în navele S. M. R. şi invers.

Caracteristica acestei convenţiuni e absenţa soc. ungare M. F. T. R.

Tot aci este locul să menţionăm apoi, străduinţele ce au avut loc în acest interval, de a interesa marele public despre problemele cu caracter economic şi marinăresc şi mai ales acel public care prin meseria sa joacă un rol în viaţa economică a ţărei.

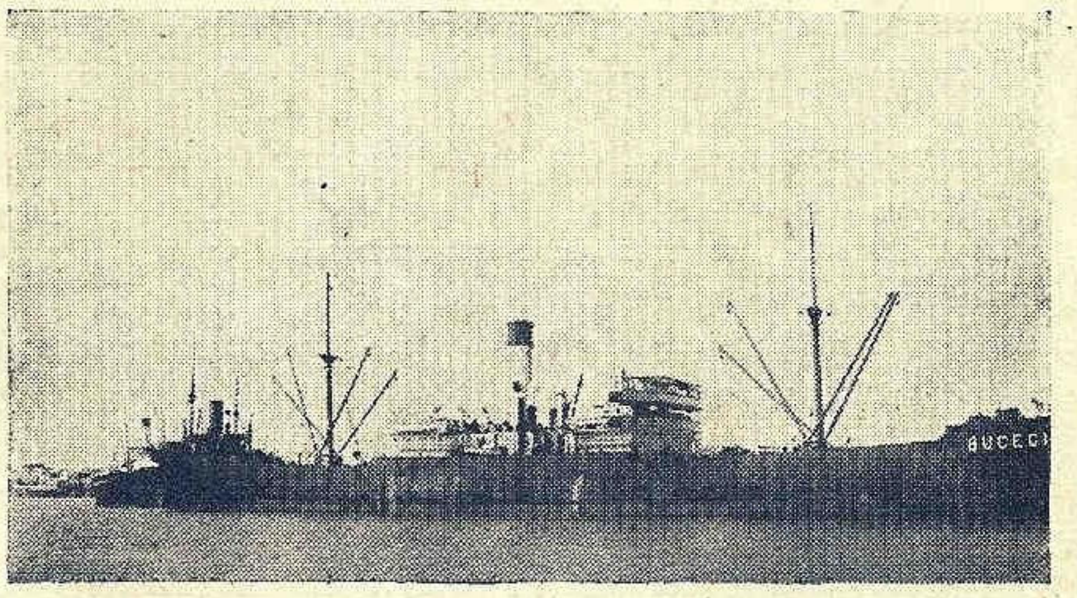
Astfel, la 31 Ianuarie, la Bucureşti, d. ing. *Gr. Vasilescu* a conferenţiat despre *„Posibilităţile de amenajare a gurilor Dunărei"*, iar la 4 Febr. tot la Bucureşti, d. *Inginer Cotovu V.* a conferenţiat despre *„Portul Constanţa"*, ambele chestiuni de totală importanţă pentru ţara noastră. Pericolul situaţiei de astăzi dela gurile Dunărei, a fost expus nu se ştie pentru a câta oară, fără însă ca să se decidă de către cei în drept asupra celor ce sunt de făcut.

Dealtfel, această chestiune a eşirei la Mare, atât de importantă nu numai pentru noi, dar şi pentru statele Europei Centrale, a fost atinsă şi în Cehoslovacia, la Bratislava, de către d. *H. Vavrecka.* D-sa a preconizat chiar, un *„Suez românesc"*, un canal Cernavodă — Constanţa.

In ceeace priveşte conferinţa d-lui Cotovu, cine a avut ocaziunea să-l asculte, nu a putut să nu fi rămas convins de rolul enorm ce poate să-l joace în economia ţării un port şi o marină comercială, bine organizate şi înzestrate.

Pentru aceasta însă, trebue o politică adequată, ceeace desigur că ne cam lipseşte nouă.

Trecând acum dela viaţa porturilor la cea a marinarilor şi muncitorilor din porturi, s'a putut înregistra şi aci ceva, dar desigur că numai nemulţumiri.



Cargoul S. M. R. „Bucegi"

Astfel, la 2 şi 7 Ian. s'au înregistrat din nou nemulţumiri în rândurile muncitorilor din porturi, asupra felului cum se aplică legea de organizare a muncii, defectuozităţii ei şi asupra, ofensivei ce cred ei că a fost luată de patroni în scopul de a-şi asigura avantagii în detrimentul lor.

La acest enemulţumiri, s'a adăugat şi s'a speculat starea de spirit pe care a creat-o alegerile pentru *Comisiile de Muncă* din porturi.

Se ştie că, în aceste comisiuni funcţionează câte 2 reprezentanţi ai patronilor, desemnaţi de către Camera de Comerţ respectivă şi 2 reprezentanţi ai muncitorilor, aleşi de către aceştia ; mandatele expiră în Februarie astfel că alegerile au avut loc la finele lui Ianuarie.

Dar nu numai în rândurile muncitorilor din porturi am înregistrat nemulţumiri, ci şi printre marinarii comerciali.

Astfel la 8 Ianuarie la Brăila, a avut loc şedinţa *Sindicatului Marinarilor Comerciali* unde s'a protestat în contra desfinţărei oficiilor de plasare ale marinarilor a căror atribuţiuni au fost trecute căpităniei portului.

Marinarii, atribuesc această desfiinţare intervenţiilor patronilor care au interes în a angaja pe cine vor, cu ce preţ vor şi în ce număr vor.

In afară de aceste motive, marinarii au avut a se plânge şi de felul cum *Casa Centrală a Asigurărilor Sociale* îşi înţelege menirea. Deaceia, vor să fie scoşi de sub ocrotirea ei, şi să înfiinţeze o casă

de pensiuni şi ajutor, proprie a lor, care să se alimenteze din amenzile încasate de la marinari de către Căpitănia de port pentru diverse delicte.

Ca să-şi poată susţine mai bine interesele pe lângă autorităţile şi societăţile competinte, marinarii din Brăila, în unire cu cei dela Galaţi, Măcin şi Reni, s'au întrunit la 27 Ianuarie la Brăila, alegând Comitetul de conducere pe 1936 a *„Reuniunei Marinarilor Comerciali Români"* şi au hotărât mutarea Centrului Reuniunei dela T. Severin la Galaţi.

In afară de acestea, s'au mai înregistrat şi nemulţumiri în porturile dunărene în rândurile negustorilor români, autorizaţi de Ministerul de Finanţe a face aprovizionarea vapoarelor sosite, dar cari prin tot felul de manevre sunt împiedecaţi de către străini.

Pentrucă tot am vorbit despre marinari, tot aci e momentul să înregistrăm numirea definitivă a d. *Comandor Constantinescu Gh.* ca director al Serviciului Maritim Român, în locul d-lui *Comandor Sion.* Noul director, aduce cu D-sa o experienţă bogată, o putere de muncă recunoscută şi o dragoste adâncă de meserie, calităţi cari, susţinute de dragostea subalternilor, îndreptăţesc speranţe, în progresul acestei instituţii.

Noi sperăm că, sub D-sa, să vedem înfăptuite cât mai curând 2 mari acte: *sporirea parcului de nave ale S. M. R. cu nave rapide şi adequatte nevoilor economiei noastre şi statutul personalului S. M. R.*

Hotărîrea luată în Octombrie 1935, de a se comanda în străinătate construirea a 2 nave să o vedem realizată cât mai curând, şi apoi repetată.

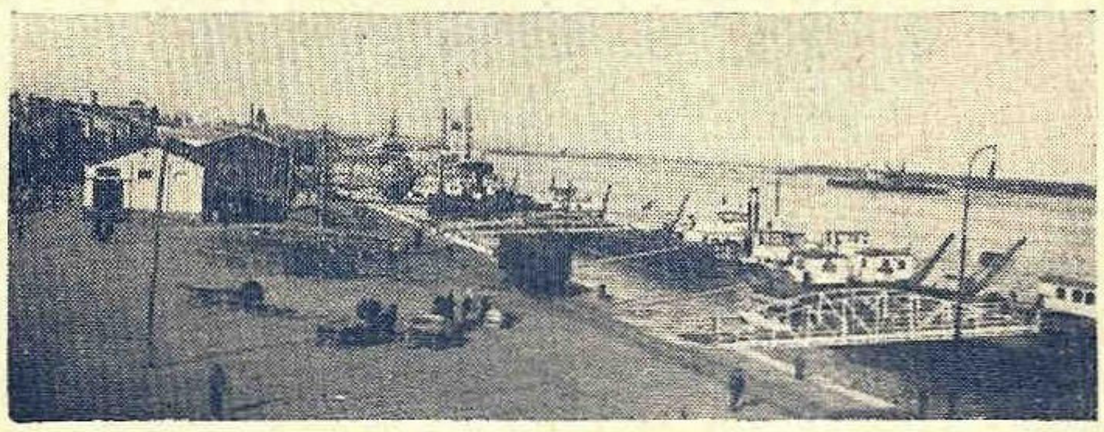
Cu această ocazie cititorii vor găsi tot în această revistă, lămuriri asupra caracteristicilor pe care S. M. R.-ul le cere prin caetele de sarcini, caselor ce vor avea să ia comanda.

Licitaţia s'a ţinut chiar la 30 Ian. 1936 la Direcţiunea P. C. A., unde s'a prezentat o ofertă a şantierelor franceze *„Loire"* şi o ofertă a unor şantiere engleze.

Conform cererei, aceste oferte fixează preţul pentru două alternative: plata în timpul construcţiei şi plata în timp de 5 ani cu 6% dobândă.

Asupra adjudecărei construcţiei, vom reveni în numărul viitor.

Deocamdată, N. F.R. a luat-o înainte S. M. R-ului căci la 2 Februarie a fost lansat la T. Severin pasagerul fluvial *„Regele Carol II"* care va fi pus în serviciu la 12 Mai în prezenţa M. S. Regelui.



Vedere din Galaţi.

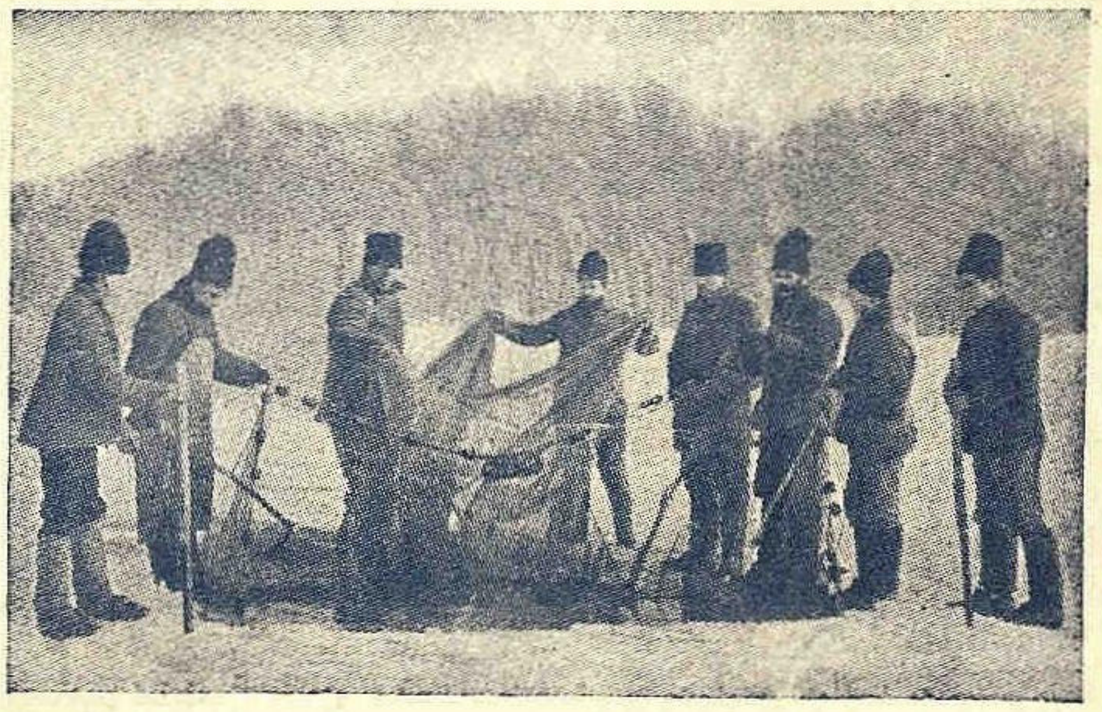
Aceasta navă, construită de către Şantierele Statului dela T. Severin, va fi binevenită pentru a asigura în modul cel mai rapid şi desăvârşit legătura cu Europa Centrală.

Inainte de a înregistra evenimentele din marina militară, trebue să semnalăm că comisiile: bugetară, administraţie şi lucrări publice ale Camerei, au adoptat în acest timp, proectul de lege pentru organizarea turismului, care desigur că până la încheierea acestei sesiuni se va vota, şi de pe urma căreia să sperăm că va profita şi turismul de apă, aşa după cum va profita şi yachting-ul de pe urma *„Asociaţiei staţiunilor de pe litoral"* despre care am vorbit în numerele anterioare.

Avem în această privinţă, veşti bune: portul dela Eforia, de adăpost pentru yachturi, a fost început şi se lucrează serios, astfel ca la vară să poată fi utilizat.

Nu s'ar putea trece peste evenimentele ce se referă la comerţul maritim şi fluvial şi mişcărea în viaţa porturilor fără a nu semnala şi o foarte importantă chestiune ce s'a ridicat deasemeni chiar la începutul lui Ianuarie şi care încă nu s'a închis.

Este vorba despre exploatarea bălţilor Statului, care ar putea asigura Statului venituri importante.



Pe bălţile Dunărei, iarna, la pescuit.

Se ştie că bălţile Statului, depind din 1929 de P.A.R.I.D. care are atribuţiunile de administrare, exploatare şi control asupra lor. Ori, între această instituţie şi Ministerul de resort s'a născut de curând un conflict asupra modului de exploatare a bălţilor. In acest sens d. Antipa, preşedintele Cons. de administraţie P.A.R.I.D., a prezentat Ministerului un memoriu prin care se expun defectuozităţile actualei exploatări şi măsurile de luat

Destul că, Ministerul a deschis o anchetă contra P.A.R.I.D., asupra măsurilor de exploatare, risipei fondurilor, etc.

Din discuţiile ce se duc în această chestiune, se desprinde că sunt două idei în conflict:

— Exploatarea ce mai bună ar fi cea făcută direct de către Stat prin funcţionarii săi.

— Exploatarea să se facă prin cooperativele de pescari.

Sistemul din urmă, care s'a aplicat câţiva ani cu rezultate bune, nu mai dă astăzi aceleaşi rezultate pentrucă cooperativele nu-şi mai pot procura azi credite şi pentrucă a intervenit influenţe politice în căpătarea de concesiuni pe preţuri neînsemnate care păgubesc statul.

A preciza care e cea mai bună exploatare e greu, dacă nu cunoşti chestiunea în toate detaliile ei. Iată dece, revista noastră nu face decât să înregistreze acest fapt fără să tragă alte concluzii decât acelea ce se referă la regretul că o atât de imensă bogăţie nu poate fi făcută să aducă vreun profit Statului.

*

Principalele evenimente ce privesc Marina Regală au gravitat în jurul submarinului *„Delfinul"*.

La Fiume, în aceste 2 luni s'a urmărit cu asiduitate terminarea ultimelor lucrări de recepţie, pentruca nava să poată fi definitiv primită de Marina Regală Română. Pentrucă această solemnitate va avea loc după 15 Febr., desfăşurarea ei o veţi găsi în numărul viitor.

Deocamdată trebue ştiut că nava-bază *„Constanţa"* a plecat la Fiume în ziua de 7 Febr. spre a duce echipajul submarinului.

Tot în acest interval, şi anume la 16 Dec, 935 Lt. Comandor mecanic *Velciu Eugeniu,* unul din cei mai valoroşi ofiţeri mecanici

ai Marinei noastre, a decedat la Fiume, din motivele şi în împrejurările pe care în ultimul moment, întârzâind cu câteva zile apariţia numărului trecut, le-am relatat atunci.

Aşa cum a ţinut să dea nădejdi de viitor *Marinei Comerciale* prin numirea noului director la S. M. R., anul 1936 a ţinut să aducă speranţe şi *Marinei Regale* prin înaintarea la gradul de Vice-Amiral, pe data de 24 Ianuarie, a d-lui C. Amiral *I. Bălănescu,* Inspectorul Marinei Regale.

Nevoile Marinei noastre, atât de imperioase, dar nu de toţi prea înţelese, vor avea desigur, de acum înainte, în susţinerea şi satisfacerea lor, autoritatea şi greutatea celui mai mare grad marinăresc al nostru.

Căci întârzierea satisfacerii lor nu numai că ne poate surprinde nepregătiţi, dar expune distrugerii şi ceeace avem.

In această privinţă, cititorii vor putea vedea în rubrica respectivă informaţiunile ce ne vin, că Polonia a comandat 2 noi submarine în Olanda şi care vor fi plătite în produse agricole aşa cum au mai fost plătite în cărbuni cele două pacheboate: *Pilsudski* şi *Battory,* comandate în Italia, şi vor putea prin urmare aprecia grija pe care această ţară o pune să asigure eventuala apărare de mâine a celor 40 de klm. de coastă maritimă ce au şi a traficului lor maritim.

Cele ce veţi citi, se referă la actele oficiale ale autorităţilor responsabile. Dar, în afară de acestea, înţelegerea pe care o găseşte în marele public, grija Statului de a-şi spori şi complecta mijloacele de utilizare şi apărare a acestor bunuri nemărginite care se numesc: eşire la mare, mare şi trafic, este în adevăr uluitoare.

Liga Maritimă Poloneză a luat iniţiativa adunării unui fond, numit al *Apărărei Maritime.*

Ei bine, în Ianuarie a. c. acest fond s'a ridicat la suma de 2.924.709 zloţi în numerar şi 576.000 zloţi titluri de rentă, iar în Febr. la 3.104.374 zloţi numerar (62.087.780 lei) şi 649.247 zloţi titluri rentă.

Ceeace pot face Polonezii, nu putem face oare şi noi?

Nu-i dă în gând nimănui, bine înţeles, a apela la patriotismul cetăţenesc ca să se poată creia un fond al apărărei maritime, pentrucă asemenea experienţe s'au soldat cu rezultate prea dureroase până acum. Ne referim însă la utilizarea bogăţiilor ţărei noastre spre a imita pe Polonezi.

Pentru ce n'ar putea face România cu petrolul său, cu această bogăţie de care unele State, nu se pot lipsi, aşa cum nu se pot lipsi de aer, apă şi mâncare, ceeace poate face Polonia cu cărbunii sau cerealele sale?

*

Terminând cu evenimentele de ordin intern, vin cele de ordin extern la rând.

Desigur că în 2 luni s'au întâmplat multe; orcât de multe însă şi orcât de importante ar fi fost aceste evenimente, două se desprind net, predominând restul: moartea celui mai mare rege ce a stăpânit vreodată peste întinsul apelor, şi conferinţa navală.

Aceste două mari evenimente, sunt mari atât prin faptul în sine a lor cât şi prin consecinţele ce le pot aduce.

In momentul când navele celei mai puternice marine pluteau înarmate şi gata de luptă pe întinsul apelor mărilor, la 21 Ianuarie 1936, după 26 ani de glorioasă domnie, regele *George V* al Angliei a murit.

Din apele înegurite ale Scoţiei până în apele Capului Bunei Speranţei, pe întinsul apelor dela Coastele Canadei până la cele ale Indiei şi Australiei, miile de vapoare de război şi comerciale şi-au coborât pavilioanele în bernă.

Pe suprafaţa pământului acesta frământat de ură, de răzbunare, revizionism, secătuit de cursa înarmărilor şi ameninţat de spectrul groaznic al războiului şi când toţi îşi spionau mişcările şi îşi ţineau mâinile încleştate pe trăgaciul armei vorbind însă de pace, moartea aceasta a celui mai mare stăpânitor al mărilor, a surprins şi a adus un scurt armistiţiu.

Pe tronul rămas gol o clipă, un nou rege s'a suit: *Eduard VIII,* care aduce cu el tinereţea şi o bogată cunoştinţă a problemelor internaţionale şi ale ţării sale, formată în cursul călătoriilor pe care le-a făcut pe toată suprafaţa acestui pământ.

Işi va pilota acesta Statul pe aceleaşi drumuri şi spre aceleaş ţinte sau va alege altele?

Cel de al doilea eveniment covârşitor ca importanţă, a fost fără îndoială, Conferinţa navală dela Londra. Începută la 9 Dec. 1935, şi-a suspendat şedinţele la 21 Dec. ca şi delegaţiile să se poată bucura în linişte de sărbătorile Crăciunului şi anului nou. La 6 Ianuarie 1936 conferinţa s'a redeschis, reluând discuţiunile care au dus la retragerea Japoniei din conferinţă, la 15 Ian. 1936.

In numărul trecut, s'a menţionat cum prin declaraţiile delegaţilor, care de data aceasta nu mai sunt ca în 1922 şi 1930, membrii ai guvernelor respective, ci ambasadori şi amirali, ceeace arată preponderenţa chestiunilor de ordin technic asupra celor de ordin politic, — se arăta punctul de vedere al fiecărei puteri, înainte de începerea discuţiunilor:

In linii generale, punctele principale care s'au desprins din discuţiunile avute sunt:

— *Japonia vrea să aibă o marină egală cu cea a Statelor Unite.*

— *Statele Unite vrea o reducere totală a flotelor cu 20%, bazându-se pe proporţiile fixate prin tratatul Washington.*

— *Franţa vrea să-şi rezerve libertatea de acţiune.*

— *Italia continuă să ceară paritatea cu Franţa.*

— *Anglia ar vrea să menţină tratatele existente înclinând totuşi spre punctul de vedere al Statelor Unite, sub presiunea Dominioanelor.*

Ca să vă daţi mai bine seama, presupuneţi un vapor care are 5 elici de dimensiuni, pasuri, şi rotaţiuni diferite — 2 la pupa (Anglia şi Statele Unite) 1 la prova (Japonia) şi câte una în fiecare bord (Franţa şi Italia) şi imaginaţi-vă cam cum ar putea merge.

Paritatea cerută de Japonia şi pe care a justificat-o prin sporirea responsabilităţii sale în Extremul Orient, a fost combătută de St. Unite la care apoi s'a unit şi Anglia pentrucă:

— Limita comună, neputând fi obţinută prin reducerea flotei engleze la nivelul celei japoneze, ar trebui o sporire considerabilă a celei japoneze spre a ajunge la nivel.

— Echilibrul realizat în 1922 corespunde consideraţiilor politice şi strategice permanente.

— Paritate presupune egalitate de responsabilităţi şi se ştie că responsabilităţile Americei şi ale Angliei sunt mai mari. S'a introdus prin urmare, principiul de „egală securitate".

Punctul de vedere al St. Unite a fost combătut de Japonia. — A reduce cu 20% din proporţiile fixe ale tratatului W. înseamnă ca Japonia să-şi distrugă 82.000 t. nave moderne, în timp ce Anglia şi-ar distruge doar 2000 t, iar St. Unite, din contră, să-şi construiască 143.000 t.

Japonia a mai propus suprimarea armelor ofensive adică chiurasatele, port-avioanele şi crucişetoarele mari, dar bineînţeles că Anglia şi St. Unite s'au opus.

Greutatea găsirei unei soluţiuni care să întrunească acceptări unanime, a făcut apoi că Franţa să mai propună un aranjament, pe o perioadă scurtă, de comunicare reciprocă a construcţiilor navale. Când se credea că propunerea ar fi fost acceptată, a căzut, pentrucă Anglia nu a vrut ca perioada să fie mai mică ca 6 ani, Franţa n'a vrut să se angajeze pe un termen aşa mare până când nu ştie care sunt intenţiile Germane, iar Japonia s'a opus principiului cu totul, pentrucă vrea să-şi păstreze complect secretul caracteristicilor construcţiilor.

La 15 Ianuarie, cum am spus, nefiind acceptat punctul de vedere al Japoniei în ce priveşte paritatea, aceasta s'a retras din conferinţă, lăsând numai observatori.

Un punct important l-a format după 15 Ianuarie, unele propuneri ce s'au făcut relativ la chemarea oficioasă a reprezentanţilor Germaniei şi Sovietelor, dar care apoi au căzut.

Ca să nu se spună că conferinţa a eşuat complect, discuţiunile continuă dar numai între cele 4 puteri, pentru a se ajunge la un angajament pe baza sistemului de comunicare a programelor de construcţiuni.

In linii generale, cele discutate le veţi găsi în numărul viitor.

Ceiace este sigur, e că, dacă se va ajuge la o înţelegere în patru, baza ei nu va mai fi sistemul de erarhie cu proporţii fixe aşa cum a fost baza tratatului W. şi că această înţelegere, fără Japonia se va naşte şchioapă.

Bineînţeles că, din cauza conferinţei navale, războiul italo-etiopian nu s'a întrerupt. Apele Mediteranei continuă să fie străbătute din Italia spre Suez şi Libia de nave cu trupe şi material de război, — iar la Alexandria continuă să stea îngrămădite gata pentru orice moment, zeci de nave de război engleze.

Tensiunea din Mediterana, calmată un moment din respectul pentru memoria marelui dispărut, George V al Angliei, — continuă. Sancţiunile economice s'a căutat a se înăspri şi ca o garantare a executării lor, s'a pus la cale, cu şanse de a reuşi, aşa zisul pact mediteranian de asistenţă în cazul când flota engleză ar fi atacată de cea italiană.

In acest scop, Anglia, în mai tot cursul lunei Decembrie şi Ianuarie, a consultat ţările din jurul Mediteranei,— Spania, Grecia, Franţa, Jugoslavia, Egiptul, Turcia — dacă poate conta pe ele. Acest sprijin se traduce prin aportul de forţe navale şi aeriene cât şi prin utilizarea porturilor de către navele engleze ca baze de operaţiuni şi aprovizionări. Răspunsul a fost în general favorabil pentru Anglia care a şi încheiat cu Franţa un acord militar care a şi dus la concentrarea de noi forţe franceze din Atlantic în Mediterana, deşi s'au ivit şi se ivesc încă multe piedici. Astfel, Spania a ridicat chestiunea retrocedărei Gibraltarului, Turcia a cerut ca Liga Naţiunilor să-i legalizeze dreptul de fortificare a Dardanelelor şi să i se dea protectoratul insulei Rodos, Egiptul a cerut independenţa şi dreptul a intra în Liga Naţiunilor, iar Grecia, şi-a ridicat unele pretenţiuni asupra insulelor Dodecanez. Intre timp, unităţile engleze, au şi făcut escale în forturile yugoslave şi greceşti.

In râvna aceasta pentru imperii coloniale — căci imperiu colonial e refrenul acestor acţiuni politice, — în curând va intra desigur un nou stat: Germania. A spus-o răspicat atot-puternicii acestui stat, în mod public, la 17 Ianuarie în faţa a 20.000 membri ai organizaţiei naţional-socialiste din Berlin: *„Suntem o naţiune săracă, n'avem colonii, nici materii prime, dar trebue să spunem celorlalte naţiuni că va suna ceasul când vom cere să ni se înapoieze coloniile"*. Pentru vremea când va cere să i se dea, Germania îşi pregăteşte instrumentul de forţă pe care să se sprijine: flota. La 6 Ianuarie a intrat în serviciu „Admiral Graf Spee", cel de al treilea crucişetor de bătălie, iar la finele lui Decembrie 6 distrugătoare de 600 tone, în timp ce insula Heligoland a fost din nou fortificată şi amenajată ca bază de submarine, distrugătoare şi hidroaviaţie.

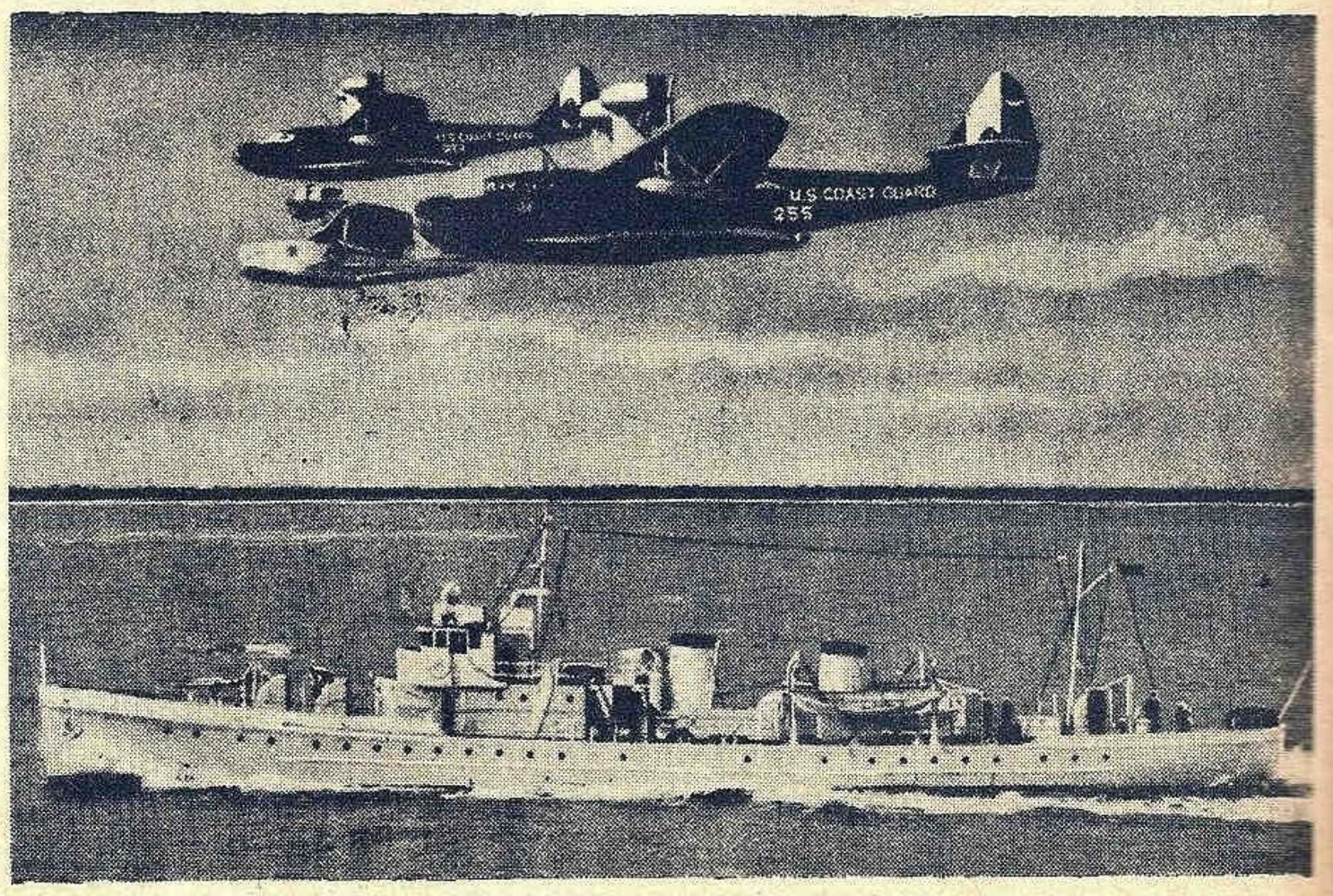
Acestea marchează doar începutul.

Şi... în afară de acestea, şantierele germane, fiţi siguri că nu şomează.

Lumea se împarte astăzi în două: Cei care au imperii coloniale — St. Unite, Franţa, Soviete — şi deci materii prime şi debuşee de oameni şi mărfuri, şi cei cari nu au imperii coloniale, dar cari au o natalitate mare ce îi ameninţă cu sufocarea pe teritoriile actuale şi care caută pământ şi mâncare — Germania, Italia, Japonia.

Intre aceste două taberi se duce lupta astăzi, luptă în care sunt antrenate şi statele mici, prin obligaţiunile internaţionale ce le leagă şi din care nu au a câştiga nimic, aşa cum e cazul nostru în actualul conflict italo-etiopian, ci din contră, numai de pierdut.

Mirth



Hidroavioane italiene în zbor.

Dragostea de primejdie

Ce-i leagă pe marinari de mare? Cine şi ce-l poate consola de plictiseala unui bărbat care nu vede în jurul lui de cât bărbaţi?

Pleacă şi-şi ia rămas bun dela uscat, dela surîsul femeilor, dela dragoste, dela prietenii alese, dela plăcerile vieţii, dela părinţi, de la frumuseţea livezilor, pomilor, ierbii, florilor mirositoare, stâncilor întunecate, pădurilor melancolice cari mişună de vieţuitoare tăcute şi sălbatice; dela oraşele pline de viaţă; dela legăturile elegante, pasionate şi misterioase; îşi ia rămas bun de la tot şi pleacă.

Plecat, va da de trei duşmani: *apa, aerul* şi *omul*. In orice clipă va avea de luptat cel puţin cu unul.

Grija aceasta măreaţă îl scapă de plictiseală. Trăeşte într'un şir de victorii:

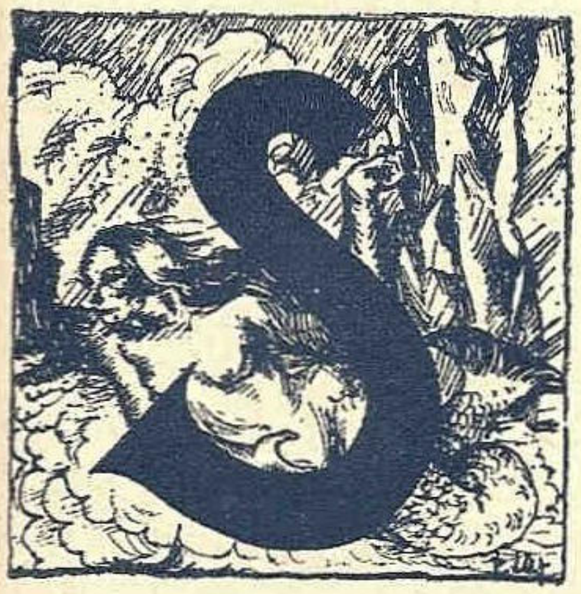
să treacă Oceanul fără ca să fie înghiiţt de valuri;
să meargă încotro vrea, chiar cu vânturi contrarii;
să înfrunte furtunile şi să le lase în urmă;
să se odihnească totuşi şi să-şi instaleze cabinetul de studii.

Căci se culcă ca un domnitor pe spatele Oceanului, ca Sf. Gerome pe leul său şi se bucură de singurătatea care-i în acelaşi timp soţie.

Cela ce-l ţine legat de mare, ceiace-l hrăneşte este *dragostea de primejdie*. Ea-l face să nu fie plictisit nicio clipă, simţindu-se mereu în luptă şi cu o ţintă. Avem nevoe în viaţa de luptă. Trebue să mirosim primejdia.

ALFRED DE VIGNY

EXPEDIŢIA ARGONAUŢILOR



'a scris mult despre Argonauți, deoarece s'a format chiar, cuvântul argonautograf, (vezi Larousse), care indică pe cel ce scrie despre ei. — Să nu se creadă însă, că am pretenția că sunt argonautograf ; nu, eu sunt... bibliotecar la L. N. R.

Cei ce vorbesc despre istoria navigației, nu pot să nu amintească și de expediția argonauților, plecați în căutarea lânei de aur. Această expediție este privită ca un simbol al puterii de investigațiune a omului, în ce privește căutarea de lucruri noi și bogate. Cei ce vorbesc despre piraterie, nu o privesc decât ca pe o expediție de piraţi, plecați să prade coastele Mării Negre, locuite de nomazii Sciți.

Se pomenește des de această expediție și din această cauză folosindu-mă de prețioasele informații ce se găsesc la bătrânul Homer, încerc să o reconstituesc. Existența istorică a lui Homer este pusă de unii la îndoială, dar Odyseea sa, sau a geniului popular grec, există și este prima poemă închinată, aproape în întregime, mării. Eminescu, în tinerețea sa, pare să se fi inspirat din această capo-d'operă, — când vorbește de negrele corăbii, negrele păsări, etc.

Imbinarea dintre natural și supranatural, dealtfel ceva specific epopeei, în povestirea acestei expediții mitologice, ne arată că o deplasare din Grecia până în Crimeia, pe acea vreme, era un lucru atât de extraordinar, încât, niște bieți muritori nu ar fi putut să o îndeplinească.

Expediția Argonauților are loc pela anul 1250 înainte de Hristos și cu vreo 70 ani înainte de războiul troian, care după cum se știe a isbucnit din cauza unui concurs de frumusețe. Cât a avut de suferit, bietul Paris, președintele juriului acestui concurs !

Scopul expediției era să aducă lâna de aur din Cholhida (Crimeia de azi). Cum a ajuns această lână acolo, ar fi cam lung de povestit. Această lână era a unui berbec. El putea să străbată atât aerul cât și marea și putea vorbi. Lâna de aur asigura puterea celui care o stăpânește și din această cauză regele Aertes, din Cholhida, pusese un balaur teribil ca să o păzească de amatori, pe vârful unui munte.

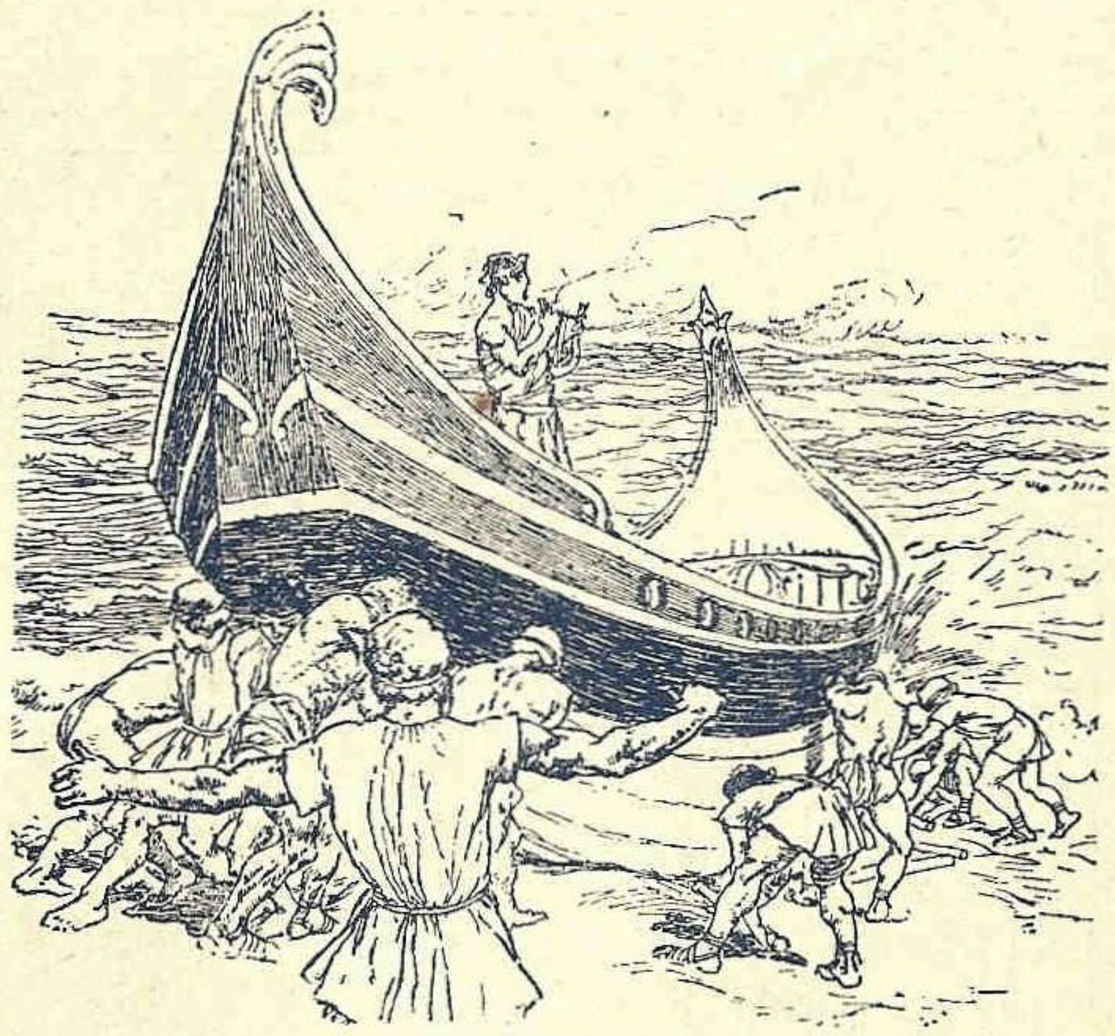
Conducătorul expediției a fost Iason. Acesta având pretenție la tronul cetății Ilcos, i se promite tronul dacă aduce lâna de aur. Această încercare era considerată imposibilă, și regele din Ilcos era sigur că Iason se va prăpădi în această expediție.

Iason primește misiunea, și pleacă cu un vas numit Argo. Corabia se numea așa, din cauza iuțelii sale, după unii ; din cauza albeții strălucitoare, după alții. — Corabia era miraculoasă, căci deși era foarte mare, putea fi luată în spate, Iată ce spune Circea, în Odyseea, despre corabia Argo, povestind trecerea ei printre Scyla și Charyba : „Numai Corabia Argo — ce este cântul și obiectul atâtor poeți — a trecut cu bine printre aceste stânci, brăzdând marea cu o neînchipuită repeziciune ; și tot ar fi fost strivită, dacă Junona însăși, căreia Iason îi era foarte scump, n'ar fi condus-o chiar dânsă, puind-o la adăpost de orice pericol".

Corabia a fost făcută pe muntele Pelion, dintr'un stejar luat din pădurea Dodona. Prin aceasta a căpătat o virtute profetică ; catargul făcea profeții și era des consultat de argonauți.

Iason a luat cu el vreo 50 tovarăși, printre care ne facem plăcerea să remarcăm : pe campionul la toate categoriile, Hercule, Castor și Polux, și Orpheu. Acesta din urmă, mare muzicant diletant, avea probabil menirea să mai distreze pe exploratori. Căpitanul, de lungă cursă, era Hercule.

După pregătiri îndelungate, pleacă. In primele zile mai nimic important ; un mic naufragiu, după care era necesară o jertfă zeilor și mici lupte cu diferitele popoare ce erau pe țărmurile pe lângă care treceau. Atunci când cârma se rupe, isbită de o stâncă, Hercule smulge un brad cu tot cu rădăcină, pentru a face o altă cârmă.



Corabia Argos.

In insula Lemnos, unde au fost surprinși de furtună, Argonauții și-au pierdut timpul stând doi ani. E și explicabil. Femeile de acolo își omorîseră bărbații, și cum erau frumoase și vesele, Argonauților nu le mai venea să plece, — și uitaseră în brațele iubitelor, scopul pentru care plecaseră. Indisciplina de felul acesta nu se mai vede la marinarii din zilele noastre, sau, în cel mai rău caz, ea durează mult mai puțin. Minerva, geloasă probabil, intervine energic, și-i determină să plece. Mai întâi datoria și apoi celelalte.

In Helespont se luptă cu niște uriași, pe care Hercule îi aranjează așa cum știa el.

Când vre-un zeu sau zeiță se supăra pe Argonauți, Orpheu, cel mai vechi diseur cunoscut de istorie, acompaniindu-se cu lyra, îmblânzea pe zeii melomani ca vienezii sadea.

In Bythinia, Argonauţii au fost provocaţi la lupta cu pumnul, adică pugilat sau mai bine zis, box. După ce au făcut knock-out pe Bitinieni, au adus sacrificii lui Joe, care a fost ales zeul sportului.

Când au ajuns la Insula Scyla şi Charybda, care se lipeau una de alta, când trecea printre ele vre-o vieţuitoare, — Orpheu a început să cânte atât de mişcător, încât copleşite de melodie, rămân în nemişcare, uitând că Argonauţii sunt şi ei nişte vieţuitoare.

Au ajuns, în fine în Cholhida, după ce pierduseră doi tovarăşi în această aventuroasă expediţie : unul murise muşcat de un porc mistreţ, iar celălalt intoxicat, la curtea regelui Lycas.

Iason, cu multe daruri, s'a prezentat înaintea Regelui care a fost foarte încântat. Când a aflat însă scopul vizitei, s'a încruntat şi spuse că lâna de aur nu poate fi luată decât de un erou, care ar îndeplini trei grele condiţiuni, cari, după părerea sa, ar fi adus pierderea lui.

Dar de Iason, băiat frumos, se îndrăgostise subit, Medeea, femee fatală, fiica faimoasei vrăjitoare Circea (ce ese din pisică...) specialistă în arta vrăjitoriii. Iason, în care se aprinsese flacăra iubirii, îi promite că o va face regină în ţara lui. La o aşa ispititoare promisiune, Medeea îi descoperă planul pe care îl urmărea tatăl său prin punerea celor trei condiţiuni şi îl învaţă cum să se descurce.

Cu complicitatea Medeei toate au mers de minune şi lâna de aur a fost luată de sub nasul balaurului, după ce ochii, îi fusese unşi cu un lichid fermecat. Cu lâna şi cu Medeea, Iason a fugit la corabie unde îl aşteptau tovarăşii, cu lopeţile în mână.

Regele trimite pe fiul său Absyrte, ca să o prindă pe Medeea. S'a întâmplat tocmai invers, căci l-a prins Medeea pe el, — l-a tăiat în bucăţi şi l-a aruncat pe ţărm. Locul unde a fost aruncat s'a numit Tomis (tomy în greceşte înseamnă tăere, secţiune, la fel cu anatomie, stereotomie, etc.).

D-l A. Gherghel, avocat din Constanţa şi poet, are o strofă în poezia sa „Legendă" referitoare la acest fapt :

Şi Tomisul, în furtunoasa mare,
Işi tăinueşte pata sa de sânge,
Iar umbra fiului de rege-şi plânge
De veacuri întârziata răsbunare.

Juridiceşte, culpa Medeei s'a prescris de mult, şi Constănţenii nefiind urmaşi ai ei, nu sunt răspunzători nici măcar civilmente.

Reîntoarcerea Argonauţilor în patria lor, e relatattă în diferite chipuri. Unii cred că au mai mers pe Dunăre şi prin Italia (?) sau în Ilcos, de unde plecaseră. In unele relatări sunt arătaţi ca atingând oceanul Atlantic, sau plimbându-se cu corabia în spate, prin deşerturile Africei. Inainte de a ajunge în scumpa lor patrie, mai au de înlăturat un pericol, acela al sirenelor care au început să cânte pentru a atrage pe Argonauţi în mrejele lor. Scăparea le-a fost, Orpheu, care începând să cânte, le-a transformat pe muze din primadone în simple auditoare.

Iason, cu lâna de aur şi Medeea, ajunge la Ilcos unde i se refuză tronul, după ce îndeplinise condiţia pusă. Urmează o serie de certuri matrimoniale, combinate cu tot talentul de Medeea, cu omoruri şi otrăviri. In cele din urmă Medeea o şterge pentru a nenoroci şi alte capete încoronate, iar Iason moare lovit de o bârnă a corăbiei, pentruca să se îndeplinească profeţia : „Iason are să fie omorît de corabia Argo".

După stingerea din viaţă a tuturor eroilor acestei expediţii, s'au format o mulţime de legende, luând naştere un adevărat ciclu argonautic, din care s'au inspirat artiştii şi poeţii.

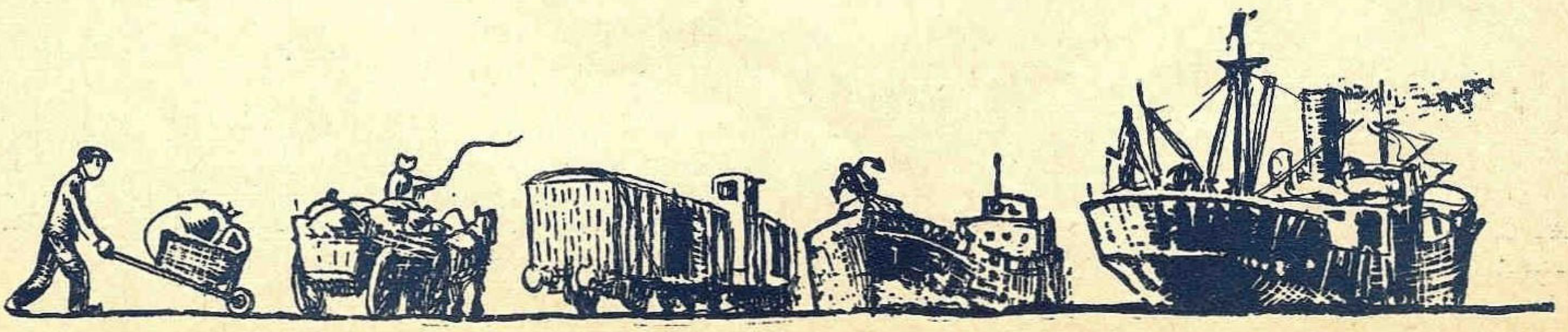
Apolonius din Rodos, la Greci, şi Valerius Placcus, la Latini, au compus poeme argonautice. Argonauţii sau cucerirea lânei de aur de Apolonius din Rodos, este un poem epic remarcabil prin analiza şi pateticul său, cât şi prin preţioasele detalii de geografie şi istorie ce le cuprinde. Nicăiri psihologia dragostei n'a fost mai bine descrisă ca în acest poem. Povestea Medeei a fost pusă în teatru de marele tragedian al antichităţii, Euripide şi de dramaturgul francez Legouvé (1807—1903).

Corabia Argo, după terminarea expediţiei a fost consacrată lui Neptun, iar Minerva a aşezat-o într'o constalaţie cerească, care se numeşte „Nava Argo". Grupe de stele din această constalaţie, ce se află în emisfera australă, îi formează : pupa, pânzele, catargul, carena.

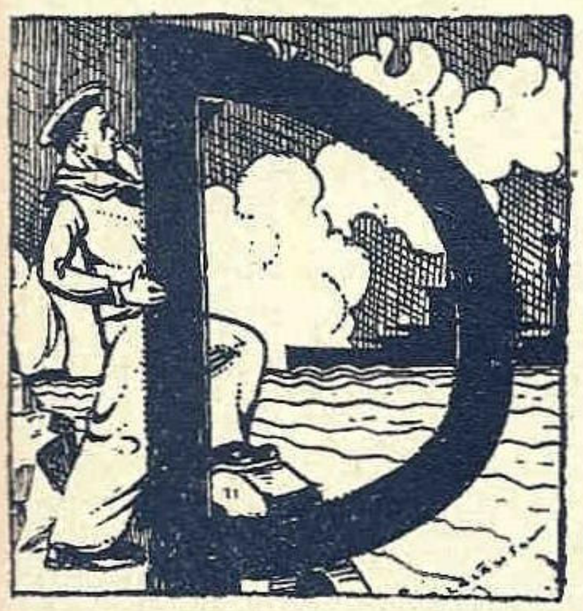
Am fost îndemnat să scriu despre acest subiect, atât de vechi, de faptul, că la Paris, într'o sală plină până la refuz, un conferenţiar a vorbit timp de o oră, şi cu proecţiunii chiar, despre un subiect mult mai vechi. „Arca lui Noe", care, în afară de faptul bine cunoscut, că Noe a fost primul plantator de viţă, a fost şi primul navigator.

Succesul conferinţei dela Paris, scria un ziarist, nu se datoreşte faptului că pe Francezi îi interesează problema navigaţiei, ci... viţa de vie.

A. M.



Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
(1200 km)



e multă vreme îmi pusesem în gând să fac o excursie, cu barcă pe unul din râurile ţării noastre. Din anumite motive am tot amânat împlinirea acestui gând până în toamna anului 1934.

Consultând harta mai multe zile, m'am decis asupra râului Olt, care îmi da posibilitate să navig mult mai uşor decât pe orice alt râu, şi în acelaş timp să văd şi frumuseţile ţării străbătute de el.

Tot odată prin întrebări am mai putut afla anumite amănunte dela cunoscuţi, care mi-au fost foarte de folos mai târziu.

Stabilindu-mă asupra acestui râu, am împărtăşit această ideie şi Comandantului meu.

Pentru că nu puteam să merg singur într'o călătorie aşa de lungă, îmi trebuia încă un tovarăş cu care să cercetez cursul apei şi să împart greutăţile ce ar urma să le întâmpinăm. Ca o primă condiţie pentru un navigator fiind şi cunoaşterea capriciilor apei în cursul ei, — tovarăşul trebuia să fie un cunoscător, — un specialist.

Şi atunci am apelat la fratele meu Cpt. Ionescu Antachi, care a fost de acord cu propunerea mea, asigurându-mă de întovărăşire.

Râul fiind stabilit şi cel cu care trebuia să merg fiind găsit, nu rămânea decât să încep pregătirile de plecare.

Ce ne trebuia ? — In primul rând — barca.

Asupra formei şi mărimei ce trebuia să dau bărcii m'am decis repede, luând un model de barcă dela un şlep, care, cu aprobarea d-lui comandant, s'a confecţionat în atelierele regimentului.

Cu vreo câteva săptămâni înainte de plecare şi barca a fost gata, iar ca material de navigaţie am luat 6 lopeţi, 2 cângi, o barbetă, un ţăruş, un colac de salvare, un căuş, şi un toporaş.

Fiind pentru prima oară, când trebuia să facem un drum aşa de lung şi în asemenea condiţiuni, ne-am gândit că la începutul unei asemenea porniri, să ne îndreptăm mintea către bunul Dumnezeu, dela care am cerut binecuvântarea şi ajutorul său. Deaceia am rugat pe părintele *Cpt. Croitoru* (Confesorul Garnizoanei Brăila) să slujească Sf. Aghiasmă, botezându-ne şi barca.

Aceasta a fost într'o frumoasă dimineaţă de vară, (13 Iulie) la ora 6, când după Sf. slujbă, părintele Croitoru — vesel de hotărârea noastră, — ne-a adresat cuvinte de îmbărbătare, spunându-ne că Dumnezeu nu părăseşte pe acei care se gândesc la El.

Cu această ocazie am dat bărcii noastre numele de *„Păpuşica"*. — In ziua de 13 Iulie, ora 12, am expediat barca, cu trenul, iar în ziua de 15 am plecat şi noi spre Petru Rareş.

16 Iulie 1934, Petru Rareş.

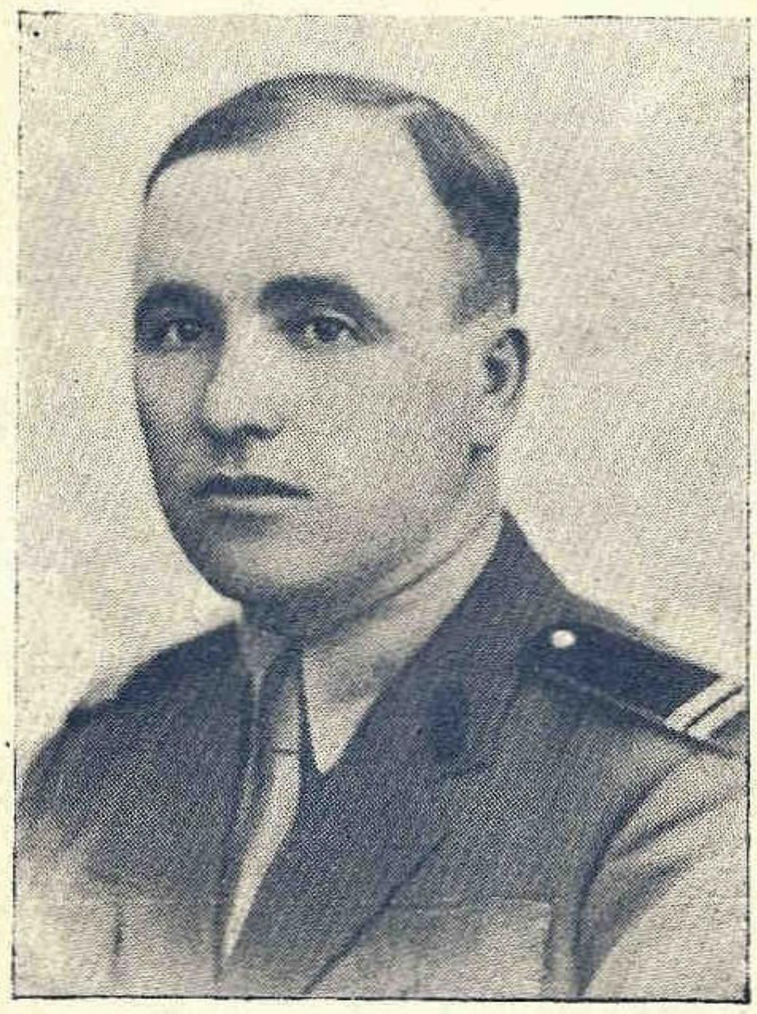
La ora 7 am sosit aci; — Până la ora 10, am aşteptat în gară ca să debarcăm barca sosită în ajun. — Am aşezat-o într'o căruţă, am dus-o la Olt lângă o moară a cărui proprietar era român,— singurul prin aceste ţinuturi şi am înecat-o ca să se umfle.

După amiază am plecat la Gheorgheni, unde m'am interesat la Poliţie de un mijloc de transport până la isvorul Oltului. — Intr'adevăr către seară am găsit o căruţă cu 2 cai să ne ducă până la isvor, în schimbul sumei de lei 300.

17 Iulie Gheorgheni.

Dimineaţa la ora 5 ne-am deşteptat. Cu toate că ploua n'am renunţat la plecare şi am pornit la drum. — Căruţa era prevăzută cu un coviltir dintr'o rogojină, aşa că am fost feriţi de picăturile ploaiei ce veneau din ce în ce mai tari. — După un parcurs de 4-5 km., începem să urcăm muntele *Magos-Buck* acoperit complect cu brad. Părăsim şoseaua care duce la *Ghilcoş* şi o luăm la dreapta prin fundul unei văi. — Drumul începe să devină din ce în ce mai anevoios, fiind obligaţi în faţa greutăţii ce vedeam că o au animalele de a ne urca, — să coborîm jos şi să împingem alături de stăpân.

Folosim prilejul că ploaia stătu pentru puţin timp, şi pe o potecă foarte îngustă, urcăm câte unul, admirând din înălţimi, poziţia pitorească ce ni se înfăţişează înaintea ochilor. — Ici colo, pe vârful muntelui, apărea câte o cabană sau câte un om care cosea în pajiştele munţilor, fânul cel mai trebuincios pentru iarnă, variind prin prezenţa lor, singurătatea locului.



Locotenentul Virgil Ionescu din regimentul de pontonieri, Brăila autorul excursiei şi al articolului.

Puhoaiele umflate de apă curgeau cu viteză mare, făcând în acelaş timp un sgomot asurzitor care străbătea văzduhul, mărind farmecul munţilor.

N'am mai mers mult şi iată-ne în vârful *Măguşei*. Prin căruţaşul nostru, aflăm că isvorul Oltului este la dreapta la vre-o 300 m. Mare ne-a fost bucuria acestei veşti, — ţinta călătoriei noastre. — Auzind aceasta sărim din căruţă şi în câteva clipe prin iarba udă de ploaie, am descoperit şi isvorul mult dorit de noi, al Oltului. — Aşezăm aparatul fotografic pe o ladă de merinde al unui cosaş, şi luăm 3 fotografii. Mulţumiţi că am avut noroc şi posibilitatea să facem lucrul acesta, — găsirea isvorului şi fotografierea lui, ne urcăm în căruţă şi ne urcăm mai departe.

Consultăm harta pentru a ne da seama mai bine de locul unde ne aflăm şi începem să coborîm pe un drum atât de anevoios, încât nu pot pricepe cum de am putut merge, căci în realitate nu era altceva, decât locul pe unde isvorul şi apa din ploaie se scurge

presărat cu bolovani mari de piatră şi cu buşteni de brad. — Cu cât ne îndepărtăm de isvor, Oltul începe să se mărească, văzând cu ochii, din cauza numărului mare de păraie ce se varsă în el, atât pe dreapta cât şi pe stânga. Coviltirul căruţei fiind cam elastic, ne lovea în cap şi din această cauză stăteam cu rândul, unul pe spate şi altul plecat înainte, ca să nu avem neplăceri.

La isvoarele Oltului.

Cu cât coboram, cu atât drumul devenea şi mai anevoios. Obosind în căruţă de sdruncinăturile ei, am fost nevoiţi să ne dăm şi să mergem iar pe jos.

După vre-o 25 de km. am ajuns la minele de aramă *Bălan,* care în prezent sunt părăsite şi închise. — Oprim căruţa spre a le vizita. Din jos, veneau 3 turişti, o fată şi 2 băieţaşi, — cari urcau în sus spre Lacul Ghilcoş şi de aci spre Câmpu-Lung. — Ne-au spus că sunt din Cernăuţi şi au plecat de acasă de 3 săptămâni. Au mers pe versantul de Est. Le-am urat drum bun şi am plecat mai departe. — La prânz am ajuns la *Sân Dominic,* unde am luat masa : apoi, de aci pe o ploaie torenţială ne-am continuat drumul, până la moară, unde lăsasem barca. — Drumul a fost destul de interesant şi cred că puţini au avut fericirea să-l parcurgă în condiţiunile de mai sus. Oltul care la început nu era decât un simplu pârâiaş se măreşte şi mai mult, apa lui fiind folosită să pună în mişcare mori de apă şi gatere.

Ajunşi la Petru Rareş, începem să facem pregătirile de plecare pentru a doua zi.

I-am făcut „tualetă" *„păpuşicii"* noastre, şi i-am schimbat locul lângă mal, ca să putem pune uşor bagajul. — Morarul, un om foarte cumsecade din Hârşova, — aruncat pe aceste meleaguri de afaceri negustoreşti, ne-a găzduit pentru noapte într'una din camerile sale. Se căsătorise de vre-o 3 ani cu o unguroaică foarte simpatică. — Până la culcare am discutat diferite chestiuni ; avea chef de vorbă şi când a aflat că suntem din Brăila, nu ne mai lăsa cu întrebările. — I-am povestit intenţiile noastre şi a rămas foarte mult mirat de îndrăzneala şi curajul nostru. Ne-a atras atenţia că Oltul are foarte multe obstacole, şi nu-şi poate închipui cum o să le învingem. — Eram oarecum descurajaţi de această veste, însă nici noi nu ne-am lăsat învinşi.

18 Iulie Siculeni, I km. V. Petru Rareş.

Oltul crescuse peste noapte în urma ploilor din ajun. Morarului îi părea grozav de bine că-i vine apa la moară. Dealtminteri nici nouă nu ne părea rău, deoarece aveam posibilitatea să mergem mai uşor. Insfârşit la ora 5 dim. ne deşteptăm şi începem pregătirile de îmbarcare. — Ne-am echipat de drum, şi am aşezat bagajele în chesoanele bărcii [1]).

Mulţi amatori, care aflase din ajuns intenţiile noastre venise să vadă cum plecăm, mai ales că parte din ei nici nu văzuse barcă în viaţa lor, şi priveau curioşi la pregătirile noastre.

Cu toate că ploua încă, pela ora 7.30 ne hotărîrăm să plecăm. Aveam de făcut o etapă mică de 16-17 km. şi n'am fi dorit dela început s'avem întârzieri.

Am ţinut să scoatem câteva fotografii dela locul de plecare cu barca, însă ploaia nu ne-a îngăduit acest lucru. Ne-a părut foarte rău, dar nu am avut încotro. Luarăm rămas bun dela morar şi dela morăriţă şi dela ceilalţi cari erau prezenţi, pornind pe apa Oltului. ca după puţină vreme să dispară din ochii noştri, moara morarului şi morăriţei.

Impresionantă a fost clipa despărţiri ; pe-de-o-parte ne părea rău că plecăm dintre acei cari ne arătaseră atâta atenţie şi ne găzduiră cu atâta bună voinţă, iar pe-de-alta, ne părea bine că pornisem la drum, întru îndeplinirea hotărîrei ce ne-am luat.

Fratele meu fiind la pupa şi eu la prova, începem cu cângile să conducem barca ce-şi luase avânt.

Stăteam în picioare, pentru ca ploaia să se scurgă pe mantalele cu care ne îmbrăcasem.

Eram mulţumiţi să fi tot mers aşa ; însă nu mult după plecare, iată că se iveşte în cale primul obstacol, — o moară de apă.

In dreptul ei, Oltul este închis din mal în mal cu piloţi şi bolovani mari pentru ca apa să fie oprită şi printr'un şanţ lateral îndreptată spre moară.

Cu barca nu puteam trece peste piloţi şi nici pela moară. — Apelăm la morar care nu ştia o boabă românească şi încă la un om de ajutor, cu care tragem barca pe mal şi o ducem târîş până la vale de moară, unde o dăm din nou în apă.

La drum, cu toată ploaia şi obstacolele.

Trecusem uşor primul obstacol şi ne continuarăm drumul plini de bucurie. Malurile cari la început erau mai pleşuve încep să se îmbrace cu sălcii din ce în ce mai dese. Ici colo, încep să apară raţe

---

[1]) chesoane sunt locaşe acoperite la capetele bărcii, în care am păstrat bagajele.

sălbatice, cari speriate de prezenţa noastră, sburau învârtindu-se deasupra de câteva ori, pentru ca după trecerea noastră, să se lase iar de unde sburaseră în stoluri pe apă.

Ploaia stătuse şi după câteva momente apare soarele. — Aveam impresia că suntem pe un prival din bălţile Dunării.

Către ora 12 sosim la sud de M-tii *Ciucului,* la altă moară. Aci n'am mai scos barca pe uscat, ci am trecut-o printr'un uluc prin care curge apa în plus la moară. — Am legat-o cu o frânghie lungă şi împreună cu fratele meu am trecut-o şi de acest obstacol.

Bagajele le-am debarcat şi depozitat într'o cameră dela moară ca să se usuce. — Ne-am călcat hainele ne-am schimbat şi am plecat la M. Ciuc pentru a vizita oraşul şi a rămâne acolo pentru o noapte. — La cercul Militar am găsit acolo câţiva camarazi de ai noştri, cu care am discutat şi le-am destăinuit intenţiile noastre.

19 Iulie M. Ciucului.

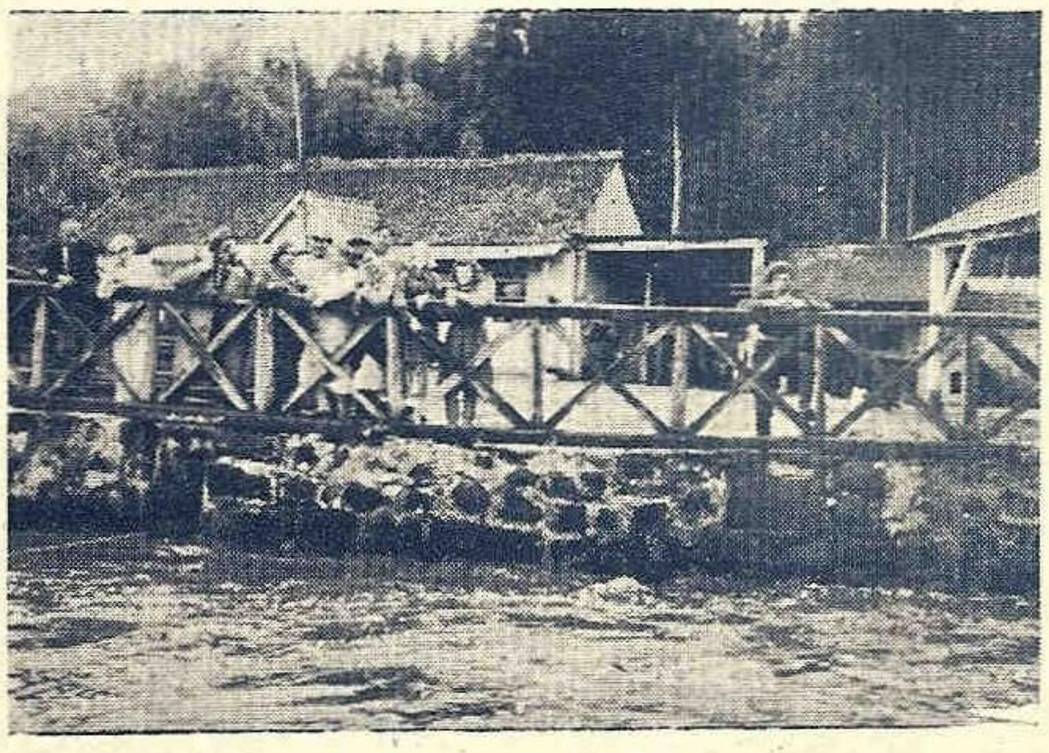
Prima etapă fiind făcută în bune condiţiuni, ne-am gândit să scrim şi celor de acasă, primele impresii. —, aşa că disdimineaţă am îndeplinit şi această obligaţie, comunicând tuturor a lor noştri tot ce am făcut până la data de mai sus. Am vizitat Batal. Pionieri de Munte şi la ora 13.30 am plecat spre moară unde era barca spre a ne echipa de drum. Unul din camarazii noştri, — Căpitanul Barac şi un Domn Hergheligiu, amândoi foarte binevoitori faţă de noi, au ţinut să ne însoţească şi să vadă şi ei barca. Cum am ajuns la moară a şi început să plouă; în acest timp ne-am schimbat de haine şi am făcut şi o baie într'un bazin cu borviz. Uitasem să spun c ăaci la moară este un strand al oraşului şi un bazin de înnot, cu borviz în loc de apă. După vre-o ½ oră ploaia a încetat; ne-am aşezat bagajele în barcă, ne-am luat rămas bun dela toţi şi urându-ni-se drum bun, am dat la larg. Despărţirea a fost interesantă, prin faptul că noi am ţinut să scoatem câteva fotografii din barcă în timp ce d-l Hergheligiu depe ţărm ne fotografia pe noi. Era interesant şi vesel faptul cum acest domn, fugea pe mal şi în urmă pe un pod, numai să ne prindă cu aparatul fotografic în diferite poziţiuni.

Puţină vreme dela plecare, — M. Ciucului, dispare ochiului nostru. De aci încolo începe pentru noi, calvarul acestei etape (2-a) care cred că a fost cea mai grea dintre toate, pentru că de cum am pornit a şi început să plouă până către ora 17. — N'ar fi

Plecarea dela M. Ciucului, fotografiaţi şi fotografiind.

fost nimic dacă ar fi plouat numai, dar imediat, după 1 km. ne şi apare a 3-a piedică. Tragem din nou la mal, ne orientăm şi ne hotărîm, ca printre câţiva bolovani mari să tragem *„păpuşica"* noastră, care era gata, gata să se răstoarne.

N'am avut încotro şi eu, am trebuit să sar în apă, îmbrăcat cum eram spre a o ridica în sus ca să nu mai intre apă înăuntru. Scăpaţi şi de aci, pornim mai departe. Trecem prin faţa băilor *Jigodin.* Din cauza timpului nefavorabil vizitatorii erau în număr mic; erau mai multe femei decât bărbaţi. Una din doamne văzând barca, a dat semnalul şi în câteva clipe toată lumea din staţiune era la mal. Am debarcat şi ne-am întreţinut puţin cu doamnele cari ne întrebau de rostul nostru în locurile acestea. Ne luarăm rămas bun, continuarăm drumul cu toată insistenţa de a mai rămâne. Incepusem să ne deprindem cu apariţia altor mori, prin aceia că înainte de moară curentul apei se slăbea foarte mult. — Nu ne înşelasem şi într'adevăr ne pomenim cu altă moară (4-a). Legăm barca de pupă cu frânghia, sar din nou în apă ca s'o dirijez pe uluc, şi în câteva clipe scăpăm şi de aceasta.



Ospitaliera moară dela M. Ciucului.

Cum trecem de moară, apare în faţa noastră, stuf, papură, nuferi şi raţe sălbatice. Credeam că greşisem drumul, şi ne-am oprit. Ne-am orientat, ne-am mai sfătuit şi la urmă tot înainte am luat-o. Aveam impresia că intrasem într'o baltă, necum într'un râu de munte. — Aspectul Oltului se schimbase complet. — De unde până aici nu întrebuinţasem lopeţile, am fost nevoiţi să o facem şi pe aceasta. Plantaţia care crescuse în voie în apă, nestingherită de nimeni, ne îngreuna înaintarea. Nu mai vedeam decât cerul şi apa, pentru că malurile erau acoperite cu stuf. Soarele apusese şi ne temeam că noaptea vom petrece sub cerul liber. în tovărăşia ţânţarilor. Cu cât înaintăm mai departe, drumul se îngreuna din ce în ce. — Locul fiind mlăştinos şi curentul apei foarte slab, a fost posibilă creşterea sălciilor, acoperind malurile apei cu ramurile lor. Mai mult, aceste ramuri se uneau între ele întru atâta că pentru a trece a fost nevoe să le tăem cu toporul. Această operaţie am făcut-o de vre'o 10 ori, din a cărui cauză am şi înoptat. Nu mai vedeam nimic şi îmi venea parcă să sar din barcă şi să mă duc la cea mai apropiată gară, de unde să iau trenul şi să viu acasă.

Tocmai când eram mai supăraţi, apare luna, care ne face posibilă orientarea. Fratele meu era vesel şi cânta cu intenţia de a mă dispune şi pe mine. Ne gândiam că nu vom mai găsi pe nimeni în satul unde trebuia să rămânem peste noapte, — sat în care nu exista picior de român. Deaceia am încărcat carabina şi revolverele pentru orice eventualitate.

Insfârşit, pe la ora 22 zărim un pod peste Olt şi 2 indivizi cu un câine, aşteptând parcă ceva. Strigăm la ei şi ne răspund. Erau jandarmii care ne aşteptau. Am tras barca sub pod, ca să nu ne plouă restul bagajelor şi am plecat în sat, — cu hainele ude, urmând ca să le putem usca şi să ne odihnim. Imi trecuse şi pofta de mâncare, dorind mai mult câteva clipe de odihnă decât masa. Conduşi la postul de jandarmi, am găsit foc în sobă, unde am pus hainele la

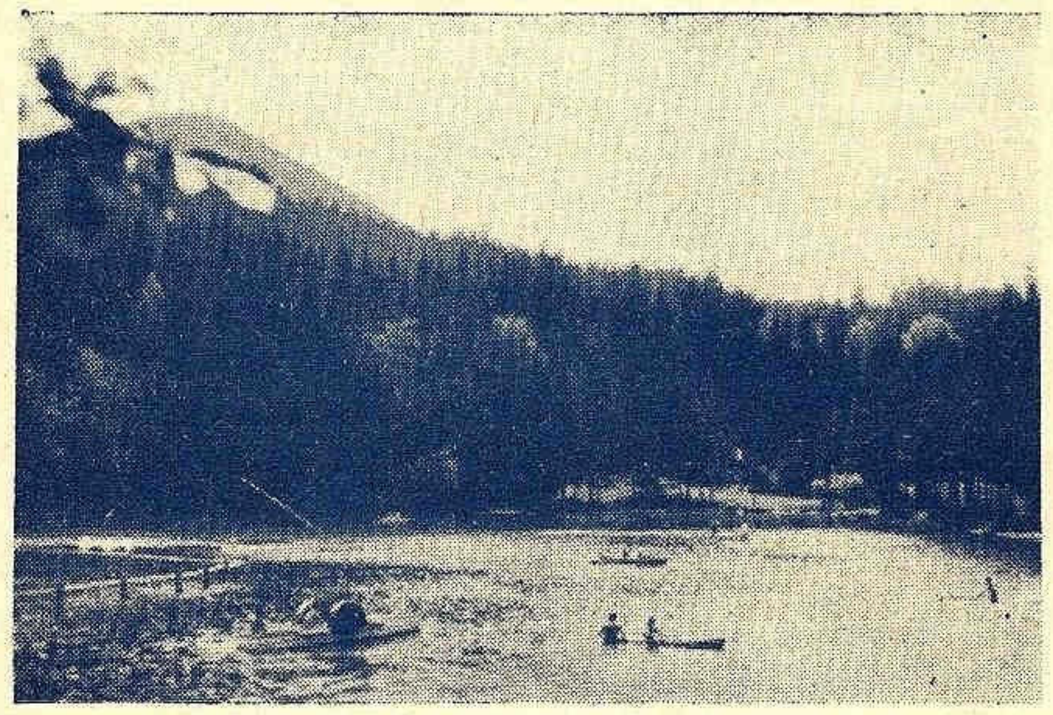
uscat. Ştiau parcă sau bănuiau bieţii jandarmi, că noi vom fi uzi. Am adormit repede şi până dimineaţa nu ne-am mai trezit.

20 Iulie, Sân Imbre.

La ora 5.30 deşteptându-ne, ne-am îmbrăcat cu hainele care peste noapte se uscaseră destul de bine. Ne-am procurat ceva de ale mâncării şi am pornit spre Tuşnad. Timpul era frumos, ca după ploaie şi aerul dimineţii ne dispunea la drum. Oltul începe să-şi mărească apa şi viteza, schimbându-şi complect aspectul din ajun.

Plaja şi baia de borviz dela Tuşnad.

Ne apropiăm de defileul *Tuşnadului,* şi era explicabilă schimbarea aceasta. Fundul râului care până aci fusese moale, începe a fi presărat cu stânci din ce în ce mai dese şi mai mari. Unele se puteau vedea, fiind eşite din apă, iar altele sub nivelul apei nu puteau fi observate. Pe această porţiune am mai întâlnit încă 3 obstacole (mori de apă) peste cari am trecut în condiţiuni asemănătoare celor din ajun. Barca de unde până aci mersese liniştit, iată că începe să primească isbituri dela pietrele din fundul apei. Cângile funcţionau de minune, însă din cauza torentului, de multe ori am

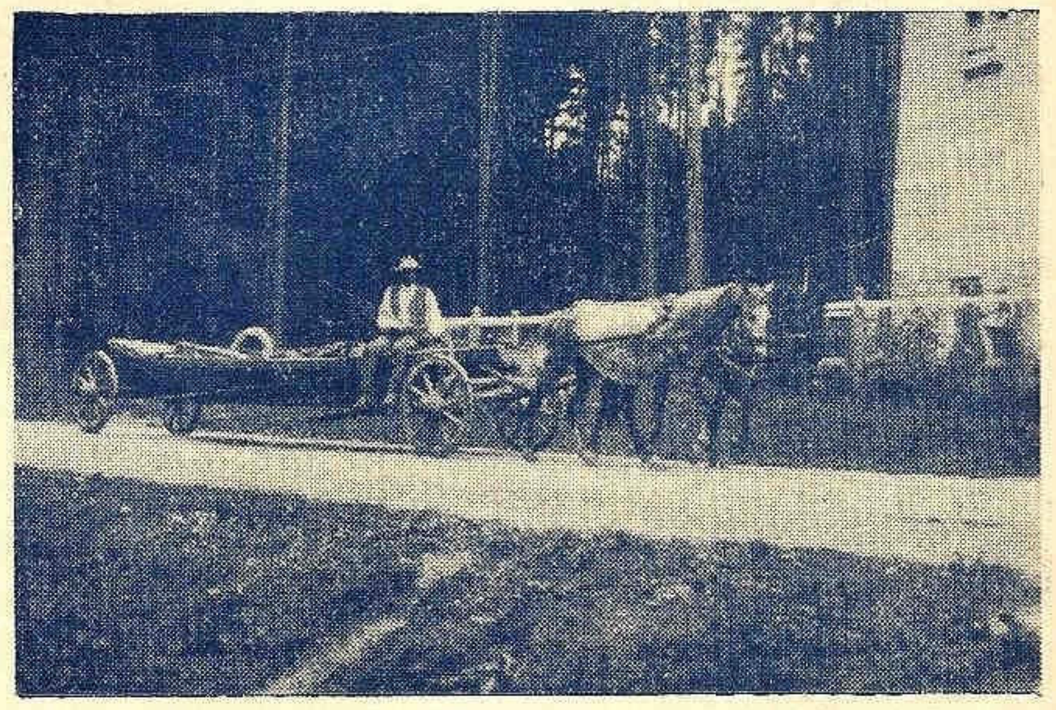


Băite dela Tuşnad.

rămas suspendaţi pe stânci. Atunci săream în apă imediat şi o săltam în sus, până o scoteam din încurcătură. Defileul se apropia văzând cu ochii, iar deoparte şi de alta a Oltului, apar munţii acoperiţi cu brad, frumuseţi pe care cu greu le poate arăta scrisul fugitiv al unor modeste însemnări. Câte un trecător de pe mal se oprea şi se uita mirat la noi, până când nu ne mai vedea. Mergeam cu 8 km. pe oră şi din loc în loc iar ne opriam pe câte o stâncă. Barca se lovea mereu, însă aveam nădejde, în ea, ştiind cum este lucrată. Către ora 12 sosim la Tuşnad-sat, unde jandarmul ne aştepta. N'aveam de gând să oprim aci, şi de aceia îl luarăm cu noi până la Tuşnad-băi, să ne caute o căruţă, ca să transportăm barca pe porţiunea unde nu se poate trece. Bietul om — spunea că nu fusese în viaţa lui cu barca. Ii era frică, însă noi l'am asigurat că nu i se va întâmpla nimic. I-am arătat colac de salvare şi i l'am dat să-l ţină chiar în mână. Incă o oră de drum şi iată-ne la Tuşnad-Băi. Trecem podul de C. F. şi în loc să oprim să scoatem barca, — să o punem la căruţă, ne avântăm printre stânci până când

Impozantul defileu dela Tuşnad.

în cele din urmă, văzând că nu mai e posibilă trecerea, acostăm la băi. Barca începuse să facă apă în urma isbiturilor primite. Apelăm la directorul strandului, care ne puse la dispoziţie 10 oameni să o scoatem afară. Malul era înalt, de vre-o 15 m. aproape vertical şi în câteva minute reuşim să o aşezăm în curtea unei vile, unde am rămas peste noapte. Am vizitat strandul, plaja şi staţiunea unde am găsit şi 2 brăileni, cu cari ne-am întreţinut până seara târziu. Tuşnadul mi-a făcut o foarte frumoasă impresie, prin faptul că e aşezat între munţi, pe o coastă şi între brazi. Pot afirma că



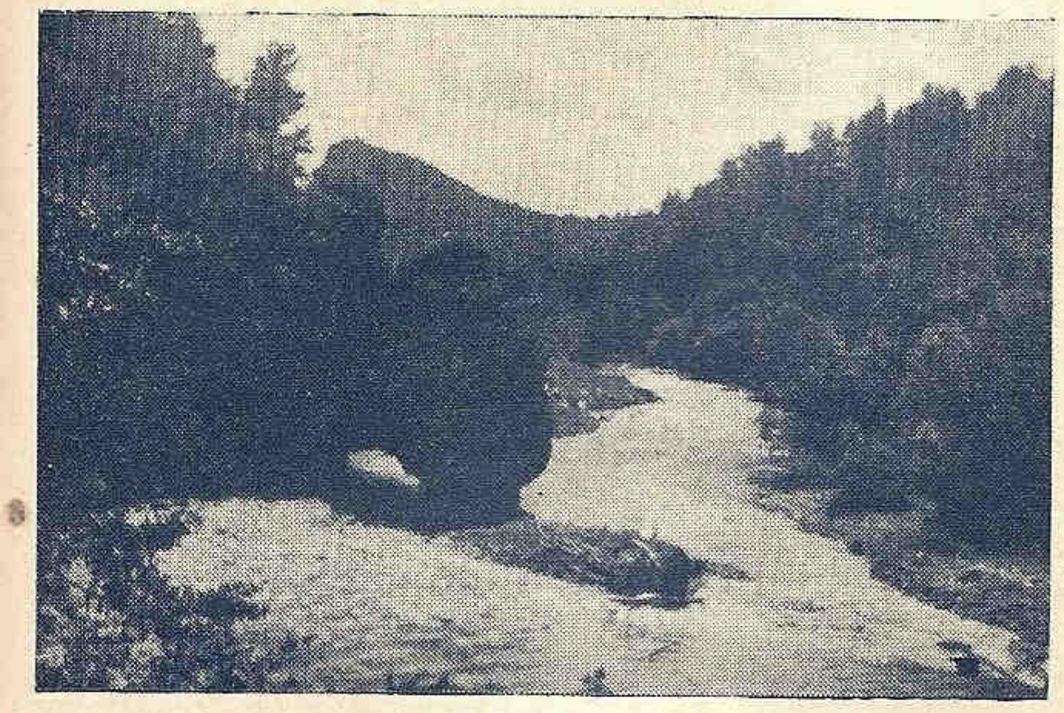
Barca pe... roate, când apa e lipsă.

până aci, n'am văzut brazi aşa de mari şi bătrâni. In urma ploaiei care stătuse, lumea începe să iasă la plimbare. Doamne şi Domnişoare, îmbrăcate în pijamale stârnea curiozitatea unora şi admiraţia altora.

Cu toate că apusese soarele, ele tot aşa umblau, — probabil că aşa se obişnuise şi poate şi obiceiul locului era astfel. Vilele frumoase şi cu mult gust lucrate, măresc farmecul şi frumuseţea acestei staţiuni.

21 Iulie, Tuşnad.

Intru cât aci, nu se mai putea naviga, aşa după cum am spus mai sus, am angajat o căruţă, care ne-a dus barca, până la Bicsad-Olt, unde am dat-o iar la apă. Pregătim totul şi plecăm mai departe, spre Malnaş unde trebuiam să rămânem peste noapte. Această etapă am parcurs'o numai cu ajutorul cângilor. Oltul avea o viteză mare, însă din loc în loc avea şi praguri de pietre care ne-au silit să intrăm deseori în apă îmbrăcaţi. Din cauza isbiturilor mari, s'a rupt cârma fixă dela barcă şi era gata să se răstoarne împreună cu noi. Până la *Malnaş* am mers numai printre brazi, unde am ajuns la ora 19. Aci, ca şi în celelalte localităţi, ne aşteptau jandarmii, ca să ne găzduiască şi să ne păzească barca.



Veniţi după noi pe Olt!

După ce am făcut câte o baie în Olt, şi ne-am schimbat de haine, am plecat în staţiune. Fiind încă ziuă am vizitat'o în scurt timp. Parcul destul de frumos conceput, are 4—5 isvoare de borviz. Aci nu găseşti apă de băut sau de spălat. Totul se face cu borviz. Staţiunea este mică şi foarte liniştită, este renumită pentru calitatea borvizului şi pentru băile de acid carbonic, recomandate ca foarte bune pentru boli de inimă.

Un grătar special dela unul din restaurantele ce răspândeau mirosul caracteristic al fripturilor şi mititeilor, ne-a mărit pofta de mâncare şi am căutat să ospătăm cât mai bine. In toată staţiunea, două orchestre distrau publicul până la ora 22, după care totul înceta, pentru ca liniştea să poată fi folosită de cei cari avea nevoie de ea.

22 Iulie. Malnaş.

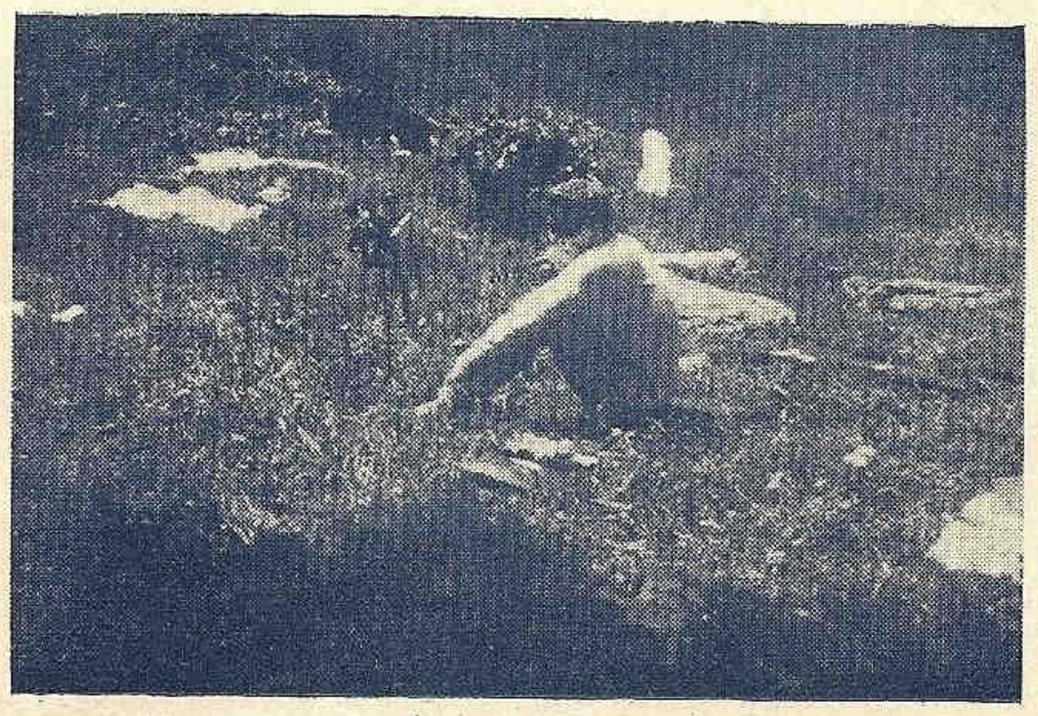
Până aci, mersesem jumătăţi de zile, deoarece etapele străbătute fuseseră scurte. De aci încolo am fost nevoiţi să mergem toată ziua din cauza distanţelor ce ne fixasem să străbatem. Cu această ocazie ne-am antrenat cu drumul şi am vizitat tot ce am întâlnit în calea noastră. La ora 6 ne-am deşteptat şi după ce am făcut toate pregătirile de plecare am dat la larg. De dimineaţă timpul se arăta a fi frumos şi pot spune că această zi a fost prima în care am avut acest noroc. N'am putut afla dacă pe această porţiune mai există obstacole, până la *Sf. Gheorghe*. Folosirăm cângile pentrucă aveam viteză şi pentrucă la cotiturile Oltului se impunea să mergem numai aşa. Pot spune că nu ştiu dacă ar fi cineva în stare să se mai încumete să facă acest parcurs, dat fiind greutăţile de parcurs. Fundul râului care era presărat cu foarte multe stânci, şi cu un curent, care în unele locuri era de peste 3 m/s, ne-au făcut să intrăm iarăşi în apă şi să scoatem barca de mai multe ori din primejdii.

La un cot cu abatere spre stânga, ne pomenim cu o salcie deacurmezişul care ne întoarce barca şi într'o clipă eu mă văd aruncat în apă, cu capul în jos. Este pentru prima oară în viaţa mea, când fac o asemenea involuntară bae, îmbrăcat. Şapca plutea şi prima grijă a fost să o salvez, pentrucă alta nu mai aveam cu mine. M'am agăţat apoi de barcă şi împreună cu fratele meu am tras'o la mal. Am debarcat totul din ea şi am întins hainele ude, pe o pajişte la soare să se usuce. Noroc că nu s'a răsturnat şi barca, ci s'a aplecat numai într'o parte luând apă pe jumătate. Mai târziu am făcut şi un uscător improvizat, pe care mi-am întins hainele ca să se usuce mai repede. Ni se făcuse foame şi la umbra unui stejar, am întins masa. Cu această ocazie am instalat şi o frizerie improvizată, unde ne-am bărbierit. Soarele fiind tare, hainele s'au uscat foarte repede. Am scos apa din barcă şi am plecat mai departe. Nu mult după plecare încep să apară iarăşi obstacole în cale. Incepusem să ne temem mai mult de ele, — nu că ar fi putut să ne facă ceva nouă personal, dar gândind că s'ar putea să ne spargă barca şi ar însemna să nu ne mai putem continua drumul. Intr'un loc, o salcie mare sta trântită deacurmezişul, închizând complect cursul apei. Cu toporul nu puteam să o tăiem, pentrucă apa era adâncă. Ne sucim, ne învârtim şi după câteva ezitări, ne hotărîm, să dăm barca înapoi, şi cu un avânt puternic să trecem peste ea. Zis şi făcut; însă nu reuşim, decât până la jumătate. Barca rămăsese suspendată, iar pe la pupă începuse în intre apă înăuntru. Văzând aceasta, trecem amândoi la prova, ca să-i menţinem echilibru, şi prin câteva eforturi reuşim să trecem şi restul.

Respirăm adânc mulţumiţi că am putut scăpa şi de aci. N'a trecut mult timp de mers normal şi hop se iveşte în cale o altă moară. Prin felul cum era închisă apa, nu se putea trece decât cu ajutorul mai multor oameni. Cum aceştia nu erau la îndemână, am recurs la o căruţă cu 2 cai, care întâmplător era pe acolo, şi am tras'o peste gard. Mai la vale altă moară ne sileşte să o târâm iarăşi pe uscat vre'o 100 m. Făceam şi haz, că aveam ocazia să tragem barca pe uscat.

Se apropia seara şi pentru siguranţă am întrebat dacă până la Sf. Gheorghe mai sunt mori de apă. Ni s'a răspuns că mai sunt încă patru.

De aci, am pornit iarăşi ca să sosim la a 3-a moară.



După răsturnare... la bărbierit.

Fiind sărbătoare, toată lumea era la Olt, — unii făceau bae, alţii plajă, iar alţii priveau. Un grup de vre-o 40 copii la vederea bărcii noastre, au început să strige cu toţii: *„Cionoc, Cionoc"* (barcă). Salvarea a fost la ei. Am legat-o cu frânghia şi prin semne i-am pus de a tras până mai încolo, unde am dat'o din nou la apă. Observând că barca este spartă şi face apă, am fost nevoiţi ca la prima moară s'o scoatem pe uscat, am tocmit o căruţă în care am urcat'o şi am plecat cu ea la Sf. Gheorghe.

UN ORDIN CIRCULAR

Cu prilejul eşirei la pensie pentru limită de vârstă d. Comandor Sion Alfons, fostul director al Serviciului Maritim, a dat următorul ordin circular subalternilor de care se despărţea, ordin care oglindeşte pe deoparte situaţia S. M. R. şi greutăţile ce a avut de întâmpinat, iar pe-de-alta, omul şi strădania inimoasă depusă.

Atingând limita de vârstă, pe ziua de 15 Ianuarie, sunt trecut în disponibilitate pentru a-mi aranja drepturile la pensie.

Părăsesc Direcţia Serviciului Maritim, pe care am condus-o mai bine de patru ani, cu regretul de a mă despărţi de dv. toţi care mi-aţi fost colaboratori utili şi iubiţi şi de care timpul şi interesele comune m'au legat aşa de strâns.

Am mândria de a vă comunica că îmi închei cariera după aproape 40 ani efectiv serviţi, în care timp am muncit cu credinţă, cinste şi devotament, ori unde împrejurările m'au chemat, iar stagiul de îmbarcare şi epocile de mobilizare şi război fac ca statul meu personal să se încheie cu peste 50 ani în serviciul statului.

Comandorul Sion Alfons, fostul Director al S. M. R.

Vă doresc la toţi să atingeţi această cifră.

In aceşti patru ani cât am condus Direcţia Serviciului Maritim, am mulţumirea să constat că am adus odată cu mine o perioadă de îmbunătăţire şi progres, afirmată de cifrele statistice ale acestui Serviciu.

In adevăr, de unde în 1931 numărul călătorilor transportaţi cu vasele S. M. R., atingea abia cifra de 16.838 pasageri, în anii următori ea creşte progresiv, pentru a ajunge în 1934 la cifra de 40.991 călători. De unde în 1931 s'a transportat cu vasele S. M. R. numai 124.000 tone marfă, în anii următori se afirmă o creştere simţitoare, ajunge la 261.000 tone în 1933, la 228.000 în 1934.

Se atrage atenţiunea că anul 1934 nu reprezintă o scădere reală a transporturilor faţă de 1933, ci numai o micşorare de greutate datorită faptului că pe puntea vaselor s'au transportat mai multe vite, în defavorul chestelei, care bine înţeles s'ar fi soldat cu o greutate mai mare.

Pe anul 1935-1936 statisticile încă nu sunt încheiate dar după toate probabilităţile şi ele vor reprezenta un uşor progres, cu toate piedicile întâmpinate din cauza crizei generale şi a dificultăţilor de schimb între ţări.

La venirea mea în capul acestei instituţiuni, tonajul brut al tuturor vaselor S. M. R. atingea cifra de 31.800 tone registru, astăzi el s'a ridicat la 47.700 tn. r. cu toate că au fost scoase din serviciu ca fiind prea vechi, vasele CONSTANŢA, DOBROGEA şi IAŞI.

In timpul acestor patru ani s'au înfiinţat linii noui de exploatare: aceia a Salonicului, a Siriei-Palestina, de călătorii, a Mediteranei Occidentale, s'au pus în funcţiune tarifuri combinate noui, acel al Dunărei-Orient, tariful expres DDSG-SMR prin Giurgiu-Constanţa, iar acum în urmă tariful Turcia-Europa centrală şi Ceho-Orient care sunt pe cale de perfecţionare.

S'a dat o deosebită atenţiune repartiţiei şi întreţinerei vaselor, căci, având în vedere timpurile grele prin care trecem, am crezut că principiul de a păstra cât mai bine ceeace avem, valora mai mult şi era mai util decât speranţa în ce poate veni.

Astfel, în decursul acestor patru ani, s'a cheltuit circa suma de 63 milioane pentru reparaţia vaselor, la o cifră totală de venituri de circa 560 milioane lei, ceeace reprezintă peste 11% din totalul veniturilor.

Datorită acestui fapt, s'au putut modifica vasele noastre de pasageri spre a le mări raza de acţiune şi a le face să poată circula toate pe linia Siria-Palestina, lucru absolut necesar pentru ca vasele să se poată înlocui unele cu altele; s'a înfiinţat clasa III-a specială — cea mai frequentată — s'au făcut reparaţii radicale de clasare la vasele tip ARDEAL şi se află în curs de înfiinţare clasa III-a specială şi la vasele SUCEAVA şi ARDEAL.

Nu am pretenţia de a afirma că toate aceste îmbunătăţiri sunt datorite numai mie: ele se datoresc în prima linie atenţiunei dată de Direcţia Generală P. C. A. acestei instituţiuni şi, în a doua linie — dar cea mai importantă — muncei şi colaborării dv.

De aceea cu drept cuvânt se cuvine a vă aduce astăzi, în momentul despărţirii, cele mai recunoscătoare mulţumiri dv. tuturor care alături de mine aţi muncit pentru a realiza aceste progrese şi vă sfătuesc ca şi de aci înainte, fiecare în atribuţiunea ce aveţi, să lucraţi cu toată conştiinţa, să nu vă precupeţiţi munca, pentru ca Serviciul Maritim să poată merge cât mai repede pe calea desvoltării.

Toţi suntem trecători, dar Serviciul Maritim trebue să rămână, să se desvolte şi să progreseze pentru folosul şi cinstea acestei ţări.

In relaţiunile mele cu dv. am căutat în primul rând să fiu pătruns de un sentiment de dreptate şi de judecare nepărtinitoare şi, întrucât mă priveşte, nu m'am abătut niciodată dela această cale. Dacă uneori s'au strecurat oarecari mici nedreptăţi, dv. ştiţi bine că nu din cauza mea s'au făcut şi că, pe cât mi-a fost cu putinţă, am luptat să le evit.

De asemenea, am căutat să fiu cât mai neînduplecat faţă de acei care uitându-şi sentimentul datoriei, s'au fă-

cut vinovaţi de abateri care au compromis bunul renume al Serviciului ; dar şi în această direcţie, din nenorocire, intervenţionismul lăturalnic a fost de multe ori mai tare şi reputaţia instituţiunei, reputaţia dv. a celor mulţi corecţi şi cinstiţi a avut de suferit.

Mai sunt încă multe de completat în Serviciul Maritim şi în special chestiunea legilor şi regulamentelor care să stabilească organizarea, conducerea, administraţia, chestiunea personalului, etc.

Timpul şi multiplele ocupaţiuni nu mi-au permis a le realiza şi rămâne o chestiune deschisă pentru acel ce-mi urmează şi pe care i-o recomand cu toată convingerea.

Trecând conducerea Direcţiei Serviciului Maritim succesorului meu d-l C-dor Constantinescu, îi urez deplin succes în greaua sarcină ce i s'a dat şi urez continuă propăşire instituţiei ce va conduce ; iar pe dv. toţi vă sfătuesc a-i da ascultare şi încredere şi a-l înconjura cu toată stima şi afecţiunea de care are nevoe, pentru a putea lucra în interesul serviciului, care e şi al dv.

Plecând din capul acestei instituţiuni, rămân cu inima şi sufletul legat de ea, legat de dv. şi, atât cât îmi va fi cu putinţă, voiu căuta a nu mă înstrăina de ea, a-mi da încă obolul pentru binele Serviciului Maritim şi al tuturor celor ce fac parte din el.

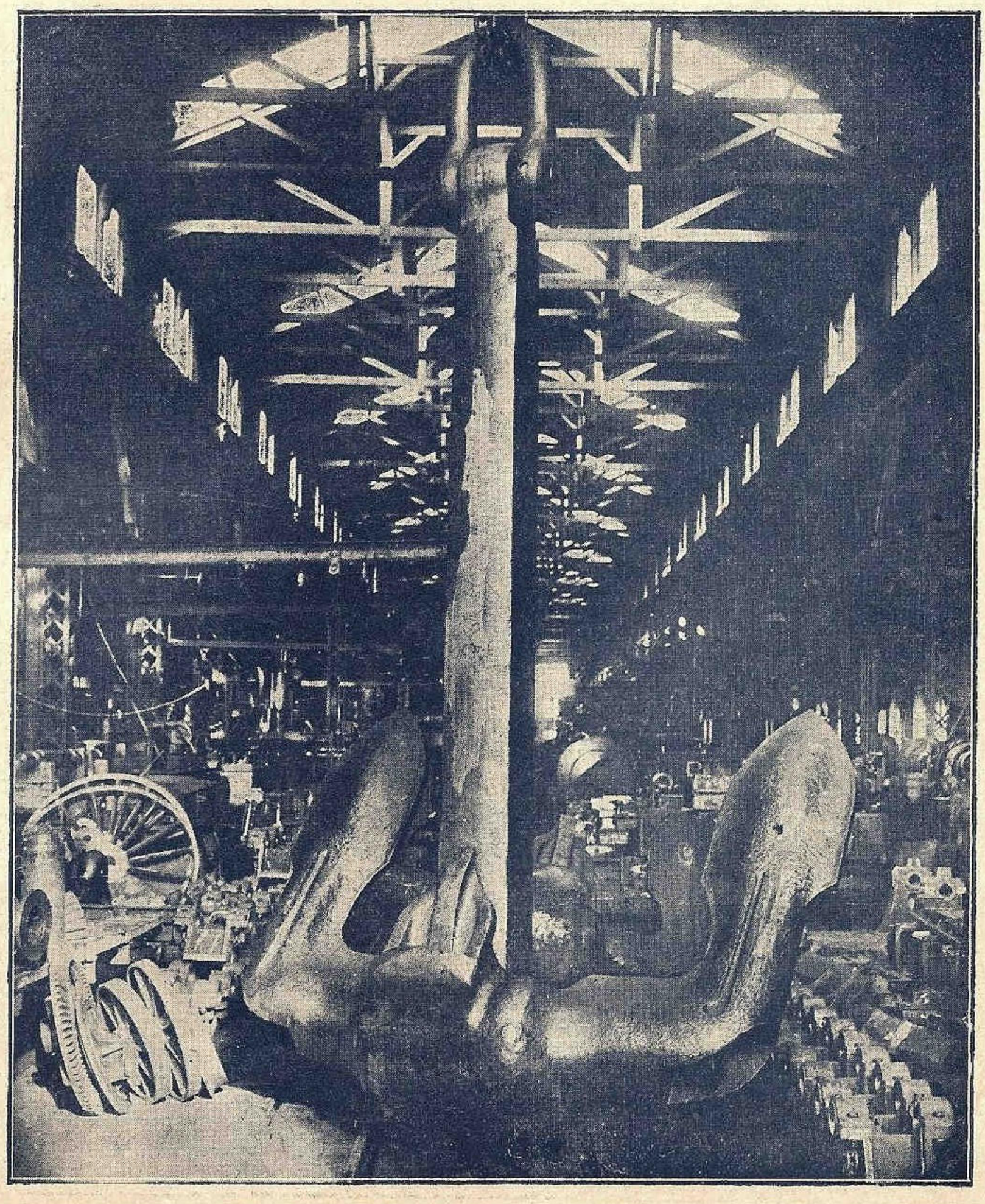
In aceste condiţiuni, zic rămas bun tuturor, vă doresc sănătate şi mulţumire în viaţa pentru care Dumnezeu să vă ajute.

Rog pe Comandanţii de vase şi pe Şefii de Serviciu a face ca acest ultim al meu ordin să fie adus la cunoştinţa tuturor.

COMANDOR SION
Directorul
Serviciului Maritim Român

REŞIŢA

MATERIALE PIESE şi PĂRŢI pentru CONSTRUCŢII NAVALE



PAGINA JURIDICA

Spre complectarea paginei juridice din No. 11, redăm Sentința No. 24 al tribunalului Constanța.

Având în vedere că legea specială a Marinei Comerciale, prin art. 38, pedepsește cu închisoare dela 15 zile la un an, atât pe comandantul vasului cât și pe ofițerii și mecanici lui care refuză continuarea serviciului înainte de terminarea călătoriei, întrucât nu se putea dovedi că au fost împiedicate de boală, care, îi face incapabili de a continua serviciul ;

Considerând că de bună seamă sus menționatul articol, prevede de bună seamă că vasul este în stare de a naviga fără cel mai mic pericol, în care ipoteză legea nu admite alt motiv de scuză, din partea comandantului, ofițerilor și mecanicilor, întru îndeplinirea serviciului de cât cazul de boală ;

Că atunci însă — cum vom vedea îndată că este cazul în specie — când vasul are nevoe de reparațiuni la mașini fără de care el nu ar putea naviga fără un pericol vădit pentru el însuși, a mărfurilor încărcate și mai ales a vieței echipagiului și călătorilor, refuzul comandantului, al ofițerilor și mecanicilor de a pleca înainte de a i se face reparațiile necesare, *este deplin justificat* și face ca art. 38, să nu-și poată avea aplicațiunea într'o asemenea ipoteză.

Considerând că în specie i se impută inculpatului că ar fi refuzat continuarea serviciului — înainte de terminarea călătoriei, sub pretext că vasul ar fi având nevoe de reparațiuni ;

Că însă se constată din actele din dosar, din jurnalul de mașină și din depunerile martorilor ascultați astăzi, că nevoia de reparațiuni neapărat necesare și de urgență la vasul în chestiune, *nu era un simplu pretext din partea inculpaților, deoarece vasul a avut nevoe de reparațiuni și că numai după ce acestea s'au efectuat, acesta, a putut fi pus în stare de a naviga fără pericol.*

Că astfel fiind, nevinovăția opozantului *este pe deplin dovedită* și deci, admițându-i-se opoziția, urmează a fi achitat.

Pentru aceste motive,

In virtutea legii

Hotărăște

Admite opoziția făcută de N. Ioachim, contra sentinței penale Nr. 2 din 16 Februarie 1924.

Retractează sus zisa sentință și în consecință

Achită pe numitul opozant, de orice penalitate în acest proces.

Desenul premiat al elevei Lerescu Getta din cl. V-a a liceului „Domnița Ileana" din Constanța.

Chenarul lucrat de eleva Frangopol Elena din cl. II-a liceul „Domnița Elena“ din Constanța.

LUI EMINESCU

Peste mormântu-ți negru și crucea înegrită,
Și peste a ta viață, de neajunsuri plină.
Pe fiecare ziuă din vieața ta trăită,
Revarsă astăzi slava, o rază de lumină.

In tină ți-e mormântul, dar tu trăiești în plaiul
Pe cari ani dearândul, cu doina l-ai cântat.
Ți-e visul azi în floare, te preamărește raiul,
Român din Cerna'n munte, în Nistru spumegat.

Ți-a fost dorință sfântă să dormi pe malul mării,
Și să auzi în somnu-ți al mării plescăit,
Să vezi cum se ridică din focul roș al zării,
O nouă zi de viață pe plaiul înverzit.

Ți-a fost dorință sfântă să dormi pe malul mării,
Și înspumate valuri, să-ți dea de vis cunună
Și sub albastra boltă, în clipa înserării,
Să vezi al tău luceafăr, lângă frumoasa lună,

Cum se desprinde iară din bolta albăstrită
Și mai aprins ca ziua el se cufundă 'n mare
Și-apoi cu o nouă față frumoasă și albită
Pornește spre iubită, pe vechea lui cărare.

Și pe a mării valuri de spumă înălbită
Sub haina grea a nopții cu stele presărate
Să vezi cum pier în zare corăbiile negrite
Și'n marea învălurată rămân toate uitate.

Ți-a fost dorință sfântă și azi ți-e înplinită
Dorit-ai veșnic marea și azi o simți aproape,
Cu orizontu'n față privind aceeaș țintă
Privești pierdut în zare noianul larg de ape.

Iți cântă valul mării și stoluri trecătoare
Dar nimeni nu te plânge, în câtec toți te cântă
In cartea țării noastre tu ești-al-doilea soare
Lumina poeziei, lumină pururi sfântă.

Prin versurile tale, mărețe diamante
Cântata-i marea lină și lacul plin de floare
Tu ne-ai adus lumina, a tale briliante
In mii de generații vor fi nemuritoare.

Tu ne-ai cântat izvorul din codrul cu tăcere
Și sălcile pletoase la margine de ape
Și lacul plin de vraje, din clipe de veghere
Și turma care vine voios să se adape.

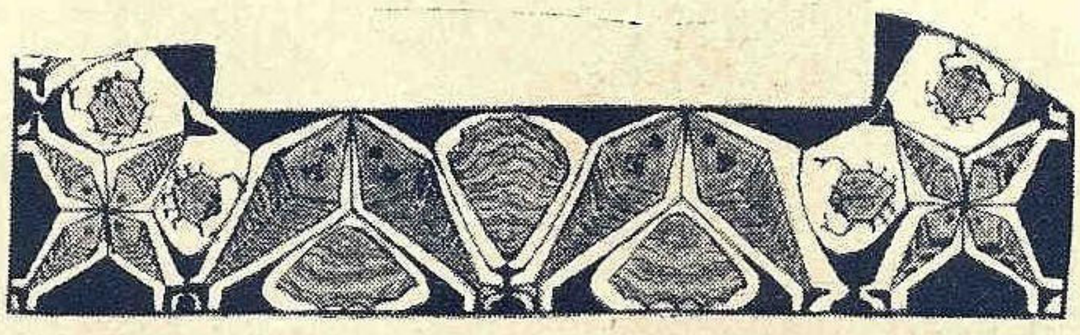
Cu-adânca ta privire și veșnic luminată
Vezi mama lui Luceafăr ca'n versurile tale
Și toată e o floare albastră și curată
Iar stelele în noapte răsar a ei petale.

Corăbiile muncite se pierd ușor în zare
Tu le petreci cu ochii în zare și le vezi
Și până să dispară pe furioasa mare
Cu ochii de jăratec le bine cuvântezi.

O dormi acum în pace sub crucea învechită
Și cinuitu-ți suflet nu va fi dat uitării
Dorința ta cea sfântă o vezi azi împlinită
Și dorul cel din urmă din liniștea 'nserării.

O dormi acum în pace, pe grelele pleoape
Domnească pacea sfântă și veșnic somnuri line
Și liniște deplină domnească pe aproape
Tot ce-ai dorit în viață domnească peste tine.

Elev TOMESCU GH. TITUS
Cls. VI-a Lic. Militar „Ștefan cel Mare“ Cernăuți



Chenarul lucrat de eleva Cruțu Elena din cl. VII-a liceul „Domnița Elena“ din Constanța.

Mihail Eminescu în poezia mării *)

I

Mihail Eminescu, genialul poet român, a cântat în multe din poeziile sale apa în general și marea în special.

In unele din ele se arată impresionat, ca un pesimist admirator al filozofului german Schoppenhauer, de imensitatea apei, mării, se simte apăsat de forţa ei dinamică distructivă-constructoare ; alte dăţi o ia drept mijloc de mustrare și amenințare a sufletului său. la vederea sau amenințarea ei, dorul de viață, se desbară pentru o clipă de întunecata sa hlamidă pesimistă pentru a înălța câteva versuri dornice de viaţă, lumină, fericire, dar după puțin el își pierde vigoarea optimistă dând la iveală versuri în direct contrast cu cele precedente. Deși născut între munții cu pădurile seculare ale Bucovinei și Moldovei, el a știut să se lase influențat de vijeliosul Siret și năvalnicul Prut. Dunărea Vienii în care a trăit câteva clipe din sbuciumata sa viaţă, nu a avut asupra lui nici o influenţă. E adevărat că atunci când a fost lângă „Dunărea albastră" a lui Johan Strauss, spațiul pe care-l vedea se limita între pereții sanatoriului de boli mintale din Döbling, unde era trimis de către binevoitorii săi amici dela „Junimea din Iași", în frunte cu genialul critic, ministru Titu Maiorescu. Dunărea, hotarul României atât de iubită de el, a avut o mare influență, căci ea limita ţara lui, într'un cuvânt *pentru el România era totul.*

Isvoarele pădurilor în cari se plimba, se juca și în cari a avut prima idilă cu o fată de ţăran, l-au urmărit cu viziunea lor pretutindeni, și ca mijloc născător, dătător de viaţă, și ca o continuitate în circuitul apei, socotind-o ca un perpetuum-mobile" și ca element condensator al frumosului sălbatic. *Cu toate că n'a văzut marea niciodată,* totuși gândul său de poet genial l-a dus departe, până hăt departe, la mare, dar nu la Marea Neagră, ci la Mare Nostrum, Mare Internum a Romanilor, la Marea Mediterană cu cerul ei azuriu și la mările, oceanele ecuatoriale și glaciale.

Păcat că acest doritor de singurătate nu s'a putut izola câtva timp pe o corabie singuratecă, în imensitatea elementului lichid. E adevărat că cu cât și-ar fi luat mai puțini tovarăși, cu atât ar fi fost mai puțin izolat, căci ar fi stat cu fiecare tot timpul în relații mai mult sau mai puțin amicale. Insă caracterul marinarului era cel mai apropiat de al său. Marinarul e optimist și pesimist, după circumstanță, dar lucrează până 'n ultimul moment, totdeauna cu speranță de reușită. *Caracterul marinarului* a fost bine bine prins de pana genialului poet într'o strofă din poezia „SPERANȚA" publicată în „Familia" revista lui Iosif Vulcan în 11 Septembrie 1866 :

Așa marinarii pe mare umblând
Izbiți de talazuri, furtune,
Izbiți de oceanul gheţos (și) urlând.
Speranţa îi face de uită de vânt,
Și speră la timpuri mai bune.

Marinarul e omul integru la datorie. Totuși în singurătatea sa sufletească el devine omul încrezător și adânc simțitor al micimii omenești, al puterii divine apăsătoare. El e un pesimist, dar nu integral, ci numai în clipele în cari puterea lui lumească nu-i mai poate fi de nici un folos. Insăși supunerea fără restricții față de puterile cari ne conduc, este un gen al pesimismului. Dar neputând fi nimic fără ea, ne obișnuim și o socotim naturală, îi înlocuim numirea cu un nume care ne flatează. Omul este căutătorul formei, iar nu al fondului.

Să ne gândim puțin... cu fruntea sa lată de adânc cugetător, ce ar fi scris acest genial poet de ar fi stat în directă legătură cu marea și amicii ei. Nu cu cei din cafenele și depe străzi, cari la fiecare pas arhorează simțimintele lor față de apă pe cari ei le condensează în două trei cuvinte.

„Iubim marea", „admirăm marea",... Și ei n'au văzut-o nici nu se gândesc s'o vadă, ci din diferite motive interesate le spun. Nu ! Ci cu adevăraţii ei amici, cu marinarii și cu cei cari în fiecare clipă liberă se urcă pe o oricât de simplă îmbarcaţiune pentru ca să guste câteva clipe fericite pe întinsele câmpuri de ape.

II

Mihail Eminescu la începutul scrierii sale poetice nu cânta atât de mult apa, căci n'a simțit decât puțin din frumusețea ei.

Marea lipsește în primele sale lucrări aproape cu totul. Numai în unele versuri din poeziile „SPERANȚA" și „AMORUL UNEI MARMORE" se găsesc câteva tablouri de furtuni marine dintre cari se strevede caracterul marinarului.

Intre anii 1870-1877 marea dispare din repertoriul poetic. Locul îl ia *izvorul* și *lacul* cari sunt reprezentate ca formând o integritate cu codrul, precum și codrul e reprezentat ca făcând o unitate cu luna, iar luna, la rândul ei cu izvorul.

De exemplu în Poezia *„Povestea Teiului".*

Dar prin codru ea pătrunde
Lângă teiul vechi și sfânt,
Ce cu flori până 'n pământ
Un izvor vrăjit ascunde.
Ingânat de glas de ape
Cânt'un corn cu 'nduioșare :
Tot mai tare și mai tare,
Mai aproape, mai aproape ;
Iar izvorul, prins de vrajă,
Răsărea sunând din valuri ;
Sus în codri depe dealuri,
Luna blândă ține strajă.

Insă apa și marea încep să fie luate ca mijloc de comparaţie poetică. *(Epigonii)* [1].

Izvorul e personificat adesea ca să dea o alură mai pesimistă poeziei *(Floarea albastră).*

Poezia *„Egipetul"* e un imn ridicat puterii dătătoare de viaţă a apei. Apa în poezia *„Epigonii"* formează împreună cu terra (pământul), planeta pe care trăim.

In poezia *„Impărat și Proletar"* apa e luată ca mijloc de pedepsire, amenințare.

In poezia *„Strigoii"* apa reprezintă puterea.

Poeziile lui Mihail Eminescu scrise între anii 1878-1884 sunt de o frumuseţe deosebită. Sunt unele din cele mai însemnate ale ghirlandei poetice eminesciene și ale literilor românești. In aceste vremuri pesimismul devine acut. El ia locul sburdălnicii câtorva versuri dinainte. In această etapă a poeziei eminesciene, pesimismul filozofilor germani în frunte cu Schopenhauer ia un mare avânt. Apa, în special marea, aduc acest aport. Isvoarele, apele curgătoare, stătătoare cari ocupau până acum locul prim, trec într'al doilea, marea luându-le locul. Această alternativă a pesimismului maturității cu sburdălnicia tinereţii, a făcut pe mulți critici și literați să socotească această vreme : *epoca maturităţii poeziei eminesciene.*

---

*) Lucrare premiată cu premiul I la concursul interșcolar, al cărui rezultat îl publicăm la pag. 27.

1) Din lipsă de spaţiu nu s'a putut reda și versurile. Cum nu credem să lipsească din vre-o casă poeziile lui Eminescu, lăsăm în grija cititorilor dacă nu le cunosc, să le caute.

Şi într'adevăr în această vreme sunt date la iveală *„Scrisorile"*, cele V Scrisori cari sunt o chintesenţă a înţelegerii omenirii. Aproape în fiecare poezie marea e cântată ; dacă nu, cel puţin câteva versuri sunt înălţate în cinstea ei.

In *„Scrisori"* marea capătă rolul de născătoare, ameninţătoare şi distrugătoare de viaţă. Marea capătă forţe dumnezeeşti, puterea de a da şi lua viaţa.

Sscrisoarea I e o afirmare puternică a micimii omeneşti şi e toată copleşită de pesimism. Totuşi, versurile în cari e amintită marea, dau o vigoare care te face să nu fii copleşit de răutatea (?) autorului faţă de semenii săi... Răutatea se poate numi oare curagiul de a-ţi spune 'n faţă bune şi rele despre tine ?

Insă fiind obişnuiţi să fim înconjuraţi de linguşitori, cari ne ridică în slăvi viciurile, numim felul acesta de purtare : răutate.

Scrisoarea III e un imn ridicat simţimântului naţional. Aceste versuri ne arată felul în care acest poet a simţit şi înţeles trecutul neamului românesc. In aceste câteva versuri, momentele glorioase ale vitejilor noştri străbuni sunt amintite cu cuvinte cari te fac să tresari, în fiecare clipă, de mândrie naţională. Marea cu vigurozitatea ei ocupă un loc prim în desfăşurarea acţiunii. Ea e reprezentată ca purtătoare de bogăţii, dătătoare de viaţă şi putere Intreaga lucrare e susţinută de vigoarea optimistă a versurilor în cari e cântată marea.

Scrisoarea IV narează frumuseţile codrului cu izvoare şi lacuri. După cum am amintit în partea I, izvoarele şi lacurile din codrii seculari condensează în poezia eminesciană : frumosul sălbatec.

In poezia *„Luceafărul"* marea capătă puteri de zeitate antică, capătă puteri de-a modifica forma elementelor, de-a modifica corpurile, transformându-le după dorinţa fiecăruia. Marea cu sânul ei de valuri repezi, e socotită ca o mamă adânc înţelegătoare a bucuriilor şi necazurilor vremelnice a acelora cărora le-a dat viaţă şi puterea de a înţelege cele înconjurătoare.

Una din capo-d'operile poeziei eminesciene e sonetul *„S'a stins viaţa"*. El e unul dintre cele mai puternice ale literaturii române şi poate unul dintre cele mai bune ale literaturilor universale. Acest sonet a pus şi pune într'o lumină nouă literatura noastră, fiind ca o diademă în jurul capului muzelor române. In această puternică lucrare marea ia caracterul unei fecioare năbădăioase care se împotriveşte la început dorinţelor bărbatului iubit, dar în cele din urmă le îndeplineşte. Insă, dacă acesta dispare dintr'un motiv sau altul, ea caută să-l readucă şi jocul reîncepe. Aşa şi marea s'a împotrivit atacurilor date de către corăbiile mândrei cetăţi depe ţărmurile Mării Adriatice, *„Veneţia"*. Dar în cele din urmă a abandonat împotrivirea-i prefăcută dând Veneţiei o amploare nouă, ridicând gloria vestitei cetăţi pe culmi nebănuite. Iar atunci când ea a decăzut, a dispărut, marea a căutat s'o reînvie, să-i redea puterea-i trecută. Această ultimă parte e narată în puternicul sonet *„S'a stins viaţa"* cu cuvinte adânci şi sugestive. Marea sub haina zeităţii antice, Okeanos, plânge nenorocirea stăpânitoarei sale, care e reprezentată ca mireasa lui, şi caută să-i redea strălucirea-i trecută.

Okeanos se plânge pe canaluri,
El numa'n veci e'n floarea tinereţii.
Miresei dulci i-ar da suflarea vieţii,
Izbeşte 'n ziduri vechi, sunând din valuri.

Totuşi nu izbuteşte. Zeiţa intrării în neant — Nemesis — îşi poartă umbra-i înspăimântătoare peste falnica Veneţie, peste San-Marc, peste vestitele-i lagune... peste oraşul fără viaţă.

Partea ultimă a operii poetului Mihail Eminescu scrisă între anii 1885-1889 nu mai păstrează nici o legătură cu vigoarea versurilor din epoca maturităţii amintită mai sus. Marea şi apa lipsesc cu totul. Câteva personificări pesimiste se mai strecoară sfioase printre rânduri. Aceasta este epoca de decadenţă a poeziei eminesciene.

Aproape în toate poeziile : apa sub diferitele ei forme, marea împreună cu luna, stelele, şi codrii sunt înfăţişate ca deşteptătoare şi întreţinătoare ale amorului, ale dragostei curate.

III

In poezia *„Din străinătate"* care a fost scrisă în 1865 găsim câteva versuri cari ne arată dorinţele autorului în materie casnică. El doreşte să-şi revadă căsuţa din vâlcioara udată de un pârâu cristalin.

Poezia *„O călătorie în zori"* cuprinde sugestive înfăţişări a apei.

O frumoasă comparaţie a apei cu diamantele găsim în poezia *„La Bucovina"*.

O variantă a popularei zicale româneşti :

„Apa trece, pietrele rămân"

găsim în poezia *„Ce-ţi doresc eu ţie,* dulce Românie" :

Căci rămâne stânca, deşi moare valul.

In poezia *„Amorul unei marmore"* găsim câteva reprezentări ale furtunii pe mare.

O comparaţie a mării cu adunarea unei mulţimi de oameni, găsim în poezia *„La moartea principelui Ştirbei"*.

In poezia *„Floare albastră"* codrul şi izvoarele formează o unitate indiscutabilă.

Poeziile : *„Făt frumos din teiu"*, *„Povestea teiului"*, *„Dorinţa"*, *„Lacul"*, *„Freamăt de codru"*, *„Revedere"*, cuprind versuri în cari izvorul, lacul formează împreună cu codrul şi luna o integritate trezitoare de amor.

In poezia *„Crăiasa din poveşti"* lacul ajută la mărirea cadrului frumosului, desăvârşind tabloul.

In poezia *„Strigoii"* găsim o reprezentare a fantasticului, cu ajutorul mării.

Poeziile : *„Povestea codrului"* şi *„O, Rămâi"* cuprind versuri cari afirmă deasemenea cele din grupa de mai 'nainte, adică : codrul, izvorul şi luna formează o integritate susţinătoare a amorului.

In poezia *„De câte ori iubito..."* e amintit oceanul îngheţat ca expresie a durerii.

Poezia *„O mamă"* dă apei proprietatea înţelegerii şi exteriorizării simţimintelor.

După cum am spus în partea doua, *„Scrisorile"* sunt unele din cele mai frumoase lucrări ale poeziei eminesciene. „Scrisoarea I" înfăţişează luna făcând ca marea o unitate, precum şi cu codrul cu izvoare. Valul e luat ca element de magnitudine, iar marea ca reprezentatoare a singurătăţii, a bogăţiei, şi cărăuşe a bogăţiei.

Dunărea e înfăţişată ca un element de despărţire, pe când vasele, podurile ca element de unire şi transport.

Apa şi pământul reprezintă în versurile din „Scrisoarea III" totul: natura moartă şi vie... şi totdeodată e forma figurată a distrugerii.

Râul mai face parte şi din natura vie, care înţelege şi ştie cui să-i dea ajutorul lui nepreţuit.

In „Scrisoarea a IV" publicată întâia oară în „Convorbiri literare" din Septembrie 1881, apa capătă caracter fantastic, misterios.

Luntrea, apa cu luna, luna cu apa şi codrul, toate aceste ne dau un tablou misterios în cari ele au rolul de trezitoare şi susţinătoare ale amorului.

In poezia *„Luceafărul"*, poezie inspirată de luminozitatea excesivă a planetei Venus, găsim reprezentări ale inifinitului.

Deasemenea şi un exemplu la afirmarea din partea I cu privire la forţa distructivă-constructoare a mării:

Sunt şi strofe în care marea capătă forţe dătătoare de viaţă, condensează frumosul, redă pesimismul acut reeşit din compararea vieţii cu valurile.

Pădurile, munţii, insulele, marea şi pământul formează tot ce poate fi mai atrăgător pentru o fire omenească.

Luceafărul e reprezentat ca un călăuzitor al mişcării aquatice.

In „Doină" râurile şi marea capătă rolul de hotare ale României.

In *„Glossă"* găsim o reprezentare scrisă a scurgerii unei vieţi:

Ce e val, ca valul trece;

Poezia *„Lasă-ţi lumea ta uitată"*, cuprinde reprezentări ale legăturii firesti dintre apă şi lună.

Găsim deasemenea şi un ton misterios format de legănatul undelor.

In poezia *„Somnoroase păsărele"* găsim din nou integritatea codrului cu izvorul.

O privelişte a lacului noaptea găsim în poezia *„Şi dacă ramuri bat în geam"*.

O frumoasă interogare poetică e în poezia *„Când amintirile"*.

Poezia *„Adio"* cuprinde din nou o unitate des întâlnită în poezia eminesciană: luna şi apa.

Influenţa mării în pesimismul lui Mihail Eminescu o găsim în poeziile: *„De-oiu adormi"*, *„Iar când voi fi pământ"*, *„Nu voiu mormânt"* şi *„Mai am un singur dor"* cari sunt nişte variante ale poeziei „Mai am un singur dor".

O notă de adânc pesimism găsim în poezia *„Te duci"*.

In poezia *„Diana"* găsim o caracterizare poetică a izvorului, o notă pesimistă, şi izvorul e născător, întreţinător şi nedespărţit de amor.

In poezia *„La mijloc de codru des"* găsim o frumoasă reprezentare a unui lac dintr'un codru.

In *„Sara pe deal"* găsim o pesimistă reprezentare a apei.

Mihail Eminescu n'a văzut şi n'a avut nici-o legătură directă cu marea, ci numai cu câteva râuri, izvoare şi lacuri. Totuşi influenţa mării, prin intuiţia, s'a resimţit în poezia eminesciană atât prin intensitatea ei, cât şi prin necunoscutul şi bogăţia ei. Marea şi apa, după cum am spus în părţile precedente, au susţinut prin vigoarea lor poeziile spre a nu fi copleşite de pesimism. Deaceea Românii au ridicat o statue acestui genial poet, la ţărmul mării, ca ochii săi blânzi şi gânditori să privească neîntrerupt întinsele câmpuri de ape albastre. Statuia lui a fost aşezată în Constanţa, alături de celebrul meridional poet roman, Ovidiu, care a trebuit să plece din patria sa plină de soare, în ţara cu ierni aspre. Totuşi, sufletul său a simţit că acest pământ va ajunge teritoriul urmaşilor neamului mândru din care făcea şi el parte, al Românilor. După o trecere de timp, pământul pe care fu primit cu bunăvoinţă, ajunge a doua sa patrie. Insula Şerpilor e, în lucrările sale, o locuinţă de zei, iar Marea Neagră e comparată în momentele sale liniştite cu blânda Mediterană. Soarta, oamenii au făcut ca semnele de admiraţie faţă de cei doi mari poeţi să fie aşezate în acelaş loc, cu privirea spre Marea, pe care unul a cântat-o văzând-o, iar celalt împins numai de un îndemn nedesluşit, pe care i-l dicta geniala lui intuiţie.

Slavă ţie, Eminescu, poet genial, al omenirii şi al mării!

Geller Manfred Arminius
Cl. IV sec. Bucureşti
Liceul Arhiepiscopal „Sf. Iosif"

Ba da!

şi haina

îl face pe om!

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS
vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% reducere

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ In 1935, au fost terminate 25 nave de război pentru marina regală britanică, față de 20 în 1934. 12 în 1933. Din acestea, au fost 4 crucișetoare, 8 distrugătoare, 4 submarine.

(Le Y Nr. 2757).

☐ Amiralul *Beatty,* împlinind la 18 Ianuarie vârsta de 65 ani, a fost pus în retragere.

El fusese menținut în activitate ca supranumerar, astfel că plecarea lui n'a dat loc la nici o înlocuire.

(Le Y Nr. 2757).

Nici o națiune maritimă din lume nu are o mai mare nevoe de o forță navală ca Anglia. Acest lucru se poate dovedi prin alăturatele tablouri comparative :

	Un vas de războiu are de păzit		fiecare marinar are de păzit	
	suprafață	persoane	suprafață	persoane
Anglia	37.594	1.333.402	147	5.221
Statele Unite	8.943	327.771	31	1.168
Japonia	1.082	375.087	2	891
Franța	13.108	357.090	70	1.845
Italia	3.953	146.074	22	813

deci Anglia e în mare inferioritate.

Din punct de vedere al dărilor pentru flotă situația e și mai rea : S'a alocat

	la tonă	de vas
Anglia (lire)	2.7	5.674
U. S. A. (dolari)	21	75.905
Japonia (yeni)	119	230.361
Franța (franci)	831	1.740.894
Italia (lire)	418	981.105

care arată efortul celorlalți.

Câte nave de comerț sunt apărate de o navă de război ?

	Cuirasatele	Crucișetoarele
Anglia	26	124
U, S. A.	8	143
Japoria	8	62
Franța	5	92
Italia	4	51

Deci Anglia nu e nici măcar la paritate cu Statele Unite în special.

GERMANIA

☐ Crucișetorul de 10.000 tone, *Admiral Graf Spee,* început în Oct. 1932 a intrat în servicu în Ianuarie 1936, astfel că diviziunea tip *Deutschland,* se compune acum din 3 unități

☐ Primele 6 torpiloare construite la *Kiel* au intrat în serviciu la finele lui Decembrie.

Au un deplasament de 600 tone, sunt armate cu 2 tunuri de 107 mm, 4 de 37 mm. și 2 mitraliere. Incă 4 unități similare sunt în construcție.

(Le Y. Nr. 2757).

☐ Din informațiuni se cunoaște că insula *Heligoland* a fost fortificată din nou, devenind bază de torpiloare, submarine și hidroavioane.

(Le Y. Nr. 2757).

ITALIA

☐ Bugetul marinei de război pe 1936/1937, se urcă la suma de 1544 milioane lire față de 1265 milioane lire cât a fost în 1935/1936.

Sporul va fi utilizat numai pentru noi construcții.

(Le Y. Nr. 2757).

Societatea Cantieri Riuniti dell'Adriatico, a brevetat în Franța, o nouă formă de etravă. (vezi vocabularul p. explicație). Se știe că prin adoptarea unor noi forme de etrave, *(Yurkievici, Mayer)* diferite șantiere străine au putut mări viteza navelor pentru aceiaș consumație.

ST. UNITE

☐ Se știe că după scoaterea din serviciu a lui *Manhattan,* societățile americane sunt preocupate de găsirea unui nou tip de navă care să asigure legătura cu Europa. Arhitecții navei au găsit un tip *Manhattan* mărit, a cărui date ar fi : tonaj brut 49.000 t., tonaj net 17.500 t., lungime 227 m., lățime 29.30 m., pescaj 9 m. 90., 40.000 H. P., viteza economică 22.75 n., echipaj 697, pasageri 1438, propulsiune prin 4 turbine cu angrenaje.

(J. d. l. M. m. Nr. 875).

☐ Comandantul Șef al flotei Statelor Unite a fost numit Vice-Amiralul Arthur Hepburn în locul amiralului Roeves.

POLONIA

☐ Cu anul ce a trecut, 1935 portul *Gdynia* a înregistrat o nouă sporire de trafic : dela 7.192.000 tone în 1934, a trecut la 7.500.000 tone în 1935.

(J. d. l. M. m. Nr. 875).

☐ Vecina noastră dela Nord, ar fi comandat în Olanda alte 2 submarine de 1000 toneĭ care vor fi gata în 2 ani așa cum au procedat cu construcția celor 2 paduboate : „Pilsudski" și „Battory" pe care le-au plătit Italiei cu cărbuni polonezi. Aceste 2 submarine s'ar plăti în produse agricole pe bază de compensație. Nu e oare posibil ca să procedăm și noi astfel ?

☐ A. Z. M. *(Akademski Zwoşek Morski* = Asociația Universitară maritimă) înființată în cursul anului trecut, cu un caracter sportivo-educativ, sub îndrumarea Ligei maritime și coloniale, a început a da roade. Școlile de navigație interioară și maritimă, taberile maritime, yachturile, atrag din ce în ce mai mulți studenți, scoțându-i din formațiile politice, cu caracter desbinător și făcându-i să lupte uniți pentru desvoltarea simțului marinăresc.

Asociația e condusă de un fost ministru membru în comitetul Ligei Maritime și susținută ca și Liga, de întreg guvernul, care-și dă seama de rolul unor asemenea asociații.

Nădăjduim că foarte curând, în urma aprobărei d-lui Dr. Gheorghiu rectorul universității din București și a celorlalte rectorate, tineretul nostru universitar va forma o puternică falangă a Ligei Navale Române.

U. R. S. S.

Canalul *Manytsch*, a cărui construcţie e început acum 2 ani, se va inaugura după toate probabilităţile în vara 1936. Canalul va lega *M. Neagră — M. Azov — Don — Canalul Manytsch — M. Caspică*. Lungimea canalului va fi de 700 km. diferenţa de nivel va fi de 45 m., va avea 7 ecluze, şi va putea fi utilizat de către nave maritime de tonaj mediu.

(J. d. l. M. m. Nr. 878):

GRECIA

☐ Flo:a comercială greacă, în cursul anului 30 Iunie 1934 — 30 Iunie 1935, a sporit cu 200.000 tone. Tonajul total la 30 Iunie 1935 a fost de 1.711.165 tone br. din care nici un singur vas nu are o vârstă mai mică ca 5 ani. Navele depăşind vârsta de 20 ani reprezintă procentul de 62.1% din flotă totală.

(J. d. l. M. m. Nr. 875).

UNGARIA

☐ Se ştie că Ungaria, are astăzi nava *„Budapest"* construită la Budapesta în 1934, care asigură linia Budapesta-Alexandria. Acum, a început construcţia a încă unei nave de acelaş tip care să poată lua 300 t. în fluviu şi 455 t. în mare.

Conferinţa Navală.

Pentru a se înţelege mai bine bazele discuţiilor conferinţei dela Londra, dăm mai jos situaţia principalelor forţe navale la 1 Ianuarie 1936 şi Ianuarie 1938.

LA 1 IANUARIE 1936	Anglia		St. Unite		Japonia		Franţa		Italia		Germania	
	număr	tone	număr	tone	număr	tone	număr	tone	număr	tone	număr	tone
Cuirasate	15	474.750	15	455.400	9	272.070	6	133.134	4	86.532	6	72.160
Port avioane	6	115.350	4	92.000	4	68.370	1	22.146	—	—	—	—
Crucişetoare cl. I . .	19	183.396	16	149.775	13	116.440	10	105.925	10	94.291	—	—
„ „ II . .	35	185.520	10	70 500	23	118.875	8	51.225	17	77.974	7	39.050
Distrugătoare	167	194.934	229	257.535	100	121.768	31	73.604	20	31.098	—	—
Torpiloare	—	—	—	—	3	1.501	40	45.196	77	64.999	27	20.239
Submarine	58	57.639	86	72.680	59	72.349	82	77.394	64	45.129	12	3.000
		1.211.589		1.097.890		771.453		508.622		400.110		136.849
LA 1 IANAARIE 1938												
Cuirasate	15	474.750	15	455.400	9	272.070	9	221.134	6	156.532	5	82.000
Port avioane	7	137.350	6	135.300	6	88.370	1	22.146	—	—	—	—
Crucişetoare cl. I . .	17	163.600	18	172.425	12	107.800	7	70.000	7	70.000	8	55.400
„ „ II . .	27	187.760	19	160.500	21	125.935	12	84.502	12	71.356	—	—
Distrugătoare	86	116.764	61	95.125	82	112.806	32	77.846	19	35.514	28	35.600
Torpiloare	—	—	—	—	19	10.061	42	48.598	53	49.573	10	60.000
Submarine	46	55.384	53	63.340	58	76.166	81	78.455	66	52.467	28	9.500
		1.135.608		1.082.020		793.265		602.681		431.412		188.500

Din ţară

LEGĂTURA DINTRE INSULA ŞERPILOR CU CONSTANŢA ŞI SULINA.

In Nr. 11 din 1935 s'au dat preciziuni relative la postul de radio din Insula Şerpilor. Revenim acum cu noi preciziuni.

Se ştie că în urma apelului lansat prin revista noastră, s'au adunat 21.000 lei, din care s'au cheltuit circa 4000 lei cu punerea la punct şi complectarea aparatului donat de d-l Iliescu-Brânceni.

Comandamentul Marinei Regale, de acord cu Divizia de Mare, folosind restul de 16.467 lei a realizat următoarele:

A instalat un post de emisiune dat de către Aviaţia Civilă prin bunăvoinţa d-lui Ing. Stănescu-Iulian. Cu acest post se lucrează acum în telefonie cu Sulina şi telegrafie cu Constanţa.

Cum în Insula Şerpilor sunt instalate şi aparate de meteorologie, se va comunica zilnic meteorul necesar aviaţiei şi marinei.

A instalat un nou post de recepţie radiofonie, în locul celui donat de d-l Ing. Iliescu Brânceni, cu care se pot asculta aproape toate posturile europene în timpul nopţei, şi principalele posturi europene în timpul zilei.

Instalarea acestor posturi s'a făcut în luna Ianuarie de către d. Lt. Mihăilescu E.

Comandamentul marinei va asigura pe timp de un an înlocuirea bateriilor şi rezerva de lămpi, din fondul rămas disponibil.

Incărcarea acumulatorilor se face cu dinamul postului de emisiune.

Cu aceste dispoziţiuni s'au realizat în mod cât mai satisfăcător dezideratele legăturii dintre personalul pichetului şi farului, cu Sulina şi a îmbunătăţit soarta acestui personal.

NOILE COMENZI DE NAVE PENTRU S. M. R.

Iată cari sunt caracteristicele noilor vapoare pe care S. M. R. le-a fixat, prin caetele de sarcini ce vor însoţi contractele casselor ce vor primi comanda:

Vor transporta călători: 80 în cabine cl. I-a, 100 în cl. II-a şi 250 în cl. III-a.

Călătorii de cl. I-a şi II-a vor dispune de restaurante, fumoire, baruri, săli de lectură separate.

Vor transporta mărfuri în 3 magazii a 600 tone, 50 tone carne congelată, 50 tone legume.

Magaziile şi compartimentele vor avea aparatele necesare pentru manipularea mărfurilor.

In ce priveşte aparatul propulsor se vor prezenta două alternative: cu motoare Diesel de 6 sau 8 cilindri, în 2 timpi cu simplu efect sau cu turbine Parson.

Prima alternativă intră mai curând în vederile S. M. R.

Aceste motoare, 2 la număr, vor da 22 noduri viteză maximă şi 20 noduri viteză de serviciu, cu consumaţie 170 gr. combustibil de cal pe oră efectiv. Viteza de ro'aţie a elicelor, maxim 150 ture pe minut.

Combustibil motorină, în depozite de 350 tone capacitate, ce asigură o rază de acţiune de 3000 mile cu viteza maximă şi 8 zile staţionări în porturi.

Materialul de construcţie cel mai bun, cabinele construite cu material neinflamabil.

Tonaj circa 6500 tone, livrabile în circa 2 ani, construcţia supraveghiată de organele S. M. R. Costul ar reveni la circa 300 milioane lei, fiecare.

PASAGERUL „REGELE CAROL II"

La 2 Febr. a. c., s'a lansat la T. Severin pasagerul „Regele Carol II" intrat în construcţie în 1934 la Şantierele Navale T. Severin

Are 750 tone, 86 m. lungime, 15 m. lățime, 1.55 în pescaj la maximă încărcătură, 2 motoare Diesel de 1440 HP., (putere totală), viteza 24 km. în apă moartă.

Va avea cl. I-a și II-a. Călătorii de cl. I-a și II-a vor avea un restaurant, fumoir și bar, 2 cabine de lux și un salonaș, vor putea fi utilizate ca apartament regal. Costul total circa 30 milioane. Va fi gata la 12 Mai și va fi pus, se crede, în cursa Galați-Viena.

*

☐ La 6 Febr. d-l Ing. Mihalopol a ținut la Radio o conferință despre „Navigația și porturile în România".

☐ C. E. D. va ține o ședință extraordinară pe la mijlocul lui Martie la Cannes.

Sopul ședinței ar fi luarea unei deciziuni dacă situația de azi a eșirei la mare mai permite prelungirea actualului canal sau găsirea unei alte soluțiuni, adică amenajarea brațului Sft. Gheorghe.

☐ Consiliul de miniștrii a acordat Șantierului de construcții navale dela T. Severin scutiri de vamă, import și contingentare, care îi va da desigur ocaziuni de desvoltare.

☐ In luna Decembrie, vama Galați, a aplicat o amendă de 42 milioane agențiilor de navigație cehoslovacă, „Intercontinentala" și „Intercontinentala Maritimă" pentru o contravenție vamală cu ocazia unui transport de zahăr adus din Cehoslovacia pentru Grecia.

D. Contramiral I. Bălănescu, comandantul marinei Militare și Vicepreședintele Ligei Navale a fost înălțat la gradul de vice amiral. Cu acest prilej i s'a trimis următoarea telegramă:

In numele membrilor LL. N. R., vă rog a primi cele mai călduroase felicitări pentru binemeritata avansare care asigură continuitatea în propășirea Marinei Naționale și a Ligii Navale Române.

Amiral I. Coandă

La care domnia sa a binevoit a răspunde:

Vă mulțmesc respectuos pentru frumoasele urări și vă asigur că Liga Navală va găsi în mine pe cel mai sincer și devotat sprijinitor.

Vice Amiral Bălănescu

☐ La 3 Febr. s'a semnat la Constanța contractul pentru executarea lucrărilor de consolidare a malurilor.

☐ La 6 Ianuarie, în dreptul Tăbăcăriei s'a pescuit o mină marină. Organele Marinei Regale au stabilit că este de proveniență rusească, ruptă de furtuni din ancoră din vreun baraj instalat în unele porturi rusești în timpul războiului.

☐ La Constanța a fost sărbătorită numirea d-lui C-dor Constantinescu ca director al S. M. R.

☐ Lucrările portului de adăpost pentru micile ambarcațiuni de plăcere, dela Eforie, progresează.

Lacul de lângă sanatoriul Bellona a fost despărțit în două. O parte a început să fie astupată spre a mări plaja acestui sanatoriu, iar restul se adâncește pentru a forma adăpostul. Istmul ce începe dela Bellona spre Carmen Silva, în dreptul acestui lac, a început să fie tăiat spre a se forma un canal lung de 150 m. și lat de 8 m. care să lege lacul de mare.

Rezultatul concursului interșcolar

Liga Navală Română a organizat cu prilejul festivităților de „Ziua Apelor" și „Ziua Marinei", un concurs interșcolar, pentruca și tineretul să fie inițiat în dragostea pentru mare și marină.

Au fost trei probe:

I. *Literară,* cu subiectul: „pentru ce i s'a ridicat lui Eminescu o statue la Constanța? In ce versuri a cântat el apa în general și marea în special?

II. *Desemn:* Să se desemneze o scenă din nuvela „Cum a căpătat Sarichioi vie" de Victor Crăsescu. Desemnul va fi încadrat într'un chenar cu motive din viața apelor.

III *Miniatură:* Construcția unei bărci cu motor sau a unui monitor românesc, după planurile date de Ligă.

Au concurat câteva sute de elevi, majoritatea dela Liceile Militare (50) și Liceul de Fete „Domnița Ileana" din Constanța (19). Cum, în afară de D-șoara Simona Odobescu, nici un concurent nu a răspuns la toate trei probele, Comitetul Ligei Navale a dispus o nouă repartizare a premiilor anunțate, pe categorii și anume:

LITERATURA: *Premiul I — Geller Alfred Arminus* din cl. IV sec., Liceul Arhiepiscopal „Sf. Iosif" București.

Premiul II — Olteanu Florian, cl. VII A Liceul Militar „Mihai Viteazu" Târgu-Mureș; *Boureanu M. Vasile* cl. VI normală București; *Vasiliu Gr.* cl. VI Liceul Șincai, București.

Premiul III — Stoianovici Ion cl. VI Liceul Mircea cel Bătrân, Constanța; *Plav Ion,* cl. VII Lic. Militar „Mihai Viteazu" Tg. Mureș; *Luchian Gh. Teodor,* cl. VII Liceul Militar „Ștefan cel Mare", Cernăuți; *Petrescu D. Ioan,* cl. VII B Liceul Militar „Mihai Viteazu" Tg. Mureș, *Pauletti Liviu,* cl. VII Liceul „Titu Maiorescu" Aiud.

Mențiuni: Copăcescu Const., cl. II, Lic. Militar „Regele Ferdinand" Chișinău; *Pieptea-Donovici Niculae,* cl. VII Lic. Militar Cernăuți; *Georgescu Ilarion-Nedeia,* cl. VII B Lic. Militar Craiova; *Carp V. Mircea,* cl. IV Lic. „Mircea cel Bătrân" Constanța; *Pambuedijin Kricov,* cl. VII Lic. „Mircea cel Bătrân" Constanța; *Manta N. Stelian,* cl. V Lic. „Regele Ferdinand" Chișinău; *Pavelescu Gh.* cl. VII Lic. „Aurel Vlaicu" Orăștie; *Orghidan Virgiliu,* cl. VIII Lic. „Cantemir" București; *Odobescu Simona,* cl. IV Lic. „Regina Maria" București.

DESEMN: *Pr. I: Lerescu Getta* cl. V, Lic. „Domnița Ileana" Constanța.

Pr. II: Căminul Cultural „Lumina Satului" Țăndărei-Ialomița; *Dumitrescu Eugen,* cl. III Lic. „Mihai Viteazu" București; *Ciopală Eugen* cl. VIII Liceul „Nicu Gane" Fălticeni.

Mențiuni: Popovcki Silvia și Agnesa, cl. II Lic. Eparhial Chișinău; *Arsene Maria, Arhiri Ecaterina, Beloiu Elena, Caruana Tereza, Gheorghiu Victoria, Ionescu Margareta, Panu Stella, Tripcea Eufrosina,* dela Lic. „Domnița Ileana; *Odobescu Simona.*

MINIATURI: *Pr. I: Odobescu Simona,* cl. VI Lic. „Regina Maria" București.

Pr. II: Stroe Toma, cl. III Lic. „Mircea cel Bătrân" Constanța; *Drosino Mihai,* cl. V Lic. Militar „G-ral Macarovschi" Iași.

Pr. III: Nicolae Marin, Căminul „Lumina Satului" Țăndărei-Ialomița.

RECENZII

La conqête de mers. Hendryk van Loon, Payot — 1935.

Această istorie a navigației, recent apărută, ocupă un gol ce se resimțea, între marile tratate savante și inaccesibile marelui public și lucrările ușor scrise însă lipsite de orice adâncime.

Autorul a ținut să ne dea o carte plină de date și material în care chiar cititorului cult îi va fi greu să degajeze liniile esențiale și concluziile elementare, și a pornit tocmai de la acestea, complectându-le apoi cu exemple tipice și interesante.

S'ar părea din aceasta că a realizat o lucrare strict schematică, rigidă și indigestă.

Rezultatul e complect contrar, cele 300 pagini pasionează cititorul ca un roman modern de aventură și povestea luptei omului cu elementul lichid nu obosește nici atenția cea mai puțin obișnuită cu efortul.

Stilul e limpede, savuros, cu reuşite şi numeroase tuşe de umor anglo-saxon de bună calitate, pătruns totuş de o adâncă umanitate şi o largă înţelegere a cauzelor şi efectelor.

Ideile şi concluziile care abundă, deşi unele sunt discutabile, au însă toate calitatea de a fi expuse original şi cu mare claritate.

Cele 133 gravuri ce complectează textul, sugestive şi interesant realizate.

Intreaga lucrare se înrudeşte de aproape cu două genuri literare foarte la modă: biografia romanţată şi reportajul.

Van Loon e olandez din ţara bancurilor şi mărilor cu ceaţă, azi locueşte în Noua Zelandă; insula oceanului austral. A voiajat mult pe ape, deşi suferă de rău de mare. Nu a fost niciodată marinar, în copilărie a voit să se facă, speriat însă de matematici a renunţat.

Păcat, căci i-ar fi evitat singura parte slabă din opera sa.

Lucrurile de mai sus, explică dece istoria navigaţiei se confundă pentru d-sa cu istoria mizeriilor suferite de oameni pe mare. Ca multe alte cuceriri ale omului şi dorinţa sa de a pluti pe faţa elementului duşman şi a o stăpâni, nu a pornit din oarecari sentimente altruiste, ci tot din foame, curiozitate, dorinţă de aventură, de pradă sau mirajul unui trai mai bun.

Ca toate cuceririle omenirei pe tărâmurile progresului şi civilizaţiei şi navigaţia a cerut jertfe imense, sacrificii nemăsurate; ca cel mai important poate factor de propagare a civilizaţiei, a cerut probabil şi cele mai mari jertfe şi sacrificii.

In toate timpurile viaţa oamenilor ce trăiau pe apă a fost mai grea ca a semenilor lor dela uscat. Afară de o minoritate infimă, viaţa celor ce'şi câştigă pâinea pe ape, a rămas şi azi ca şi'n trecut, mai grea şi'n aceeaş măsură diferită. Numai siguranţa care dacă a crescut cu ceva, a făcut însă să scadă câştigul cu mult.

Dacă marea a hărăzit oamenilor bunătăţi şi bogăţii nemăsurate în toate domeniile, puţine din ele au fost destinate celor ce i le-au răpit.

Afară de puţini care au căpătat unele, afară de câţiva şi mai puţini care s'au înfruptat din ele, satisfacţiile materiale s'au ţinut departe de cei ce au încercat cei mai din plin, toate lipsurile şi suferinţele ce i-au fost date omului.

Lor marea nu le-a acordat decât satisfacţii sufleteşti, greu de înţeles pentru semenii lor, satisfacţii care probabil pe ei i-a mulţumit şi-i satisface încă, de moment ce-i face să iubească marea şi nava ca nimic pe lume.

Marea care nu a cruţat pe nimeni din cei ce plutesc pe ea, nu hărăzeşte aceste satisfacţii decât celor care'şi duc viaţa întreagă trăind din ea.

Şi aceasta face, în general, ca atunci când istoria navigaţiei e scrisă de oamenii de la uscat, să se confunde fie cu istoria luptelor sau câştigurilor pe apă, fie cu mizeria vieţii oamenilor de apă.

Căci aceasta e atât de greu de înţeles pe deplin, încât şi azi mai e bună sentinţa veche de douăzeci şi cinci de secole a filosofului Anacharsis:

„Sunt trei feluri de oameni: cei ce trăesc, cei ce sunt morţi, şi cei ce sunt pe mare".

CĂLIN

POŞTA MEMBRILOR

Semenereu Mihai, Galaţi; Busowsky, Ismail; G. Nestor Arunitreven, Ploeşti; Tesfan Sevciuc, Cahul; Buzneanu, Cernăuţi.

Pentru orice fel de construcţie vă recomandăm:

Şantierul „Geta", Constanţa.

„ „Scabancov", Constanţa.

„ „Nautic", Reghinul Săsesc Tg. Mureş.

Yacht Club Snagov.

Cassa Lammet, Bd. I. C. Brătianu 22, Bucureşti.

Aceste case construesc orice fel de bărci. A construi singuri nu sfătuim pe nimeni.

Pentru miniaturi a se adresa librăriei Cartea Românească, cerând colecţia Spiel und Arbeit, broşura 140.

Expoziţia de arhitectură Polonă în Bucureşti

In ziua de 16 Februarie 1936, la ora 11 dimineaţa, va avea loc sărbătorirea deschiderii expoziţiei Tinerei Arhitecture Polone.

Această expoziţie este aranjată sub distinsul patronaj al d-lor Ministru al Poloniei d-l Miroslaw Arciszewski şi d-l Rector al Academiei de Arhitectură Arh. Petre Antonescu.

Pentru Insula Şerpilor

Cercetaşii din patrula „Lupii", cohorta de Negru din Bucureşti au donat 27 volume pentru biblioteca din Insula Şerpilor.

Liga Navală le aduce cele mai vii mulţumiri.

Pentru iubitorii mării şi ai literaturii maritime

La Liga Navală Română (Str. Eugen Carada 7, Bucureşti) se găsesc de vânzare, şi pot fi comandate şi prin mandat poştal, — următoarele cărţi:

O corabie românească de Jean Bart Lei 25 exemplarul.

Cartea Dunării de Jean Bart Lei 60 exemplarul.

Escale (versuri) de I. Gr. Perieţeanu Lei 140 exemplarul.

Viaţa României pe Mare şi pe Dunăre de Mihail Negru Lei 80 exemplarul.

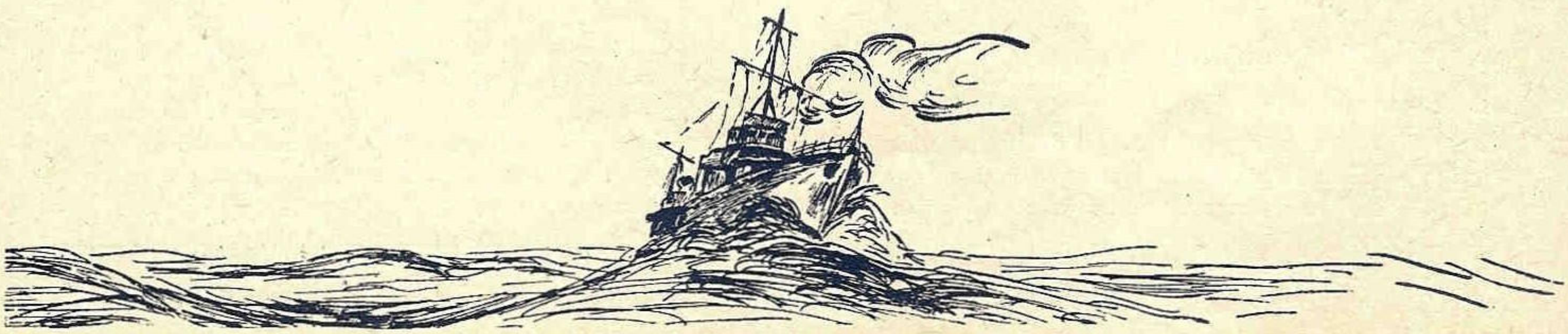
Carte de înnot de P. Epureanu Lei 12 exemplarul.

Cartea Marinarului începător de Lt. E. Ghezzo Lei 35 exemplarul.

Cântec din Mare de Lt. C-dor N. Cristescu Lei 60 exemplarul.

Vocabular nautic de Nostromo Lei 20 exemplarul.

Cartea Apelor de Apostol Culea Lei 60 exemplarul.



ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	—	—	—
SOULINA	16 h.	—	—	—	—
	—	17 h.	—	—	—
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—
	—	14 h.	5 Jan.	3 Fevr.	20 Fevr.
ISTANBUL	10 h.	—	6 „	4 „	21 „
	—	23 h.	6 „	4 „	21 „
IZMIR	6 h.	—	8 „	6 „	23 „
	—	11 h.	9 „	7 „	24 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	10 „	8 „	25 „
	—	20 h.	10 „	8 „	25 „
MALTE	6 h.	—	13 „	11 „	28 „
	—	20 h.	14 „	12 „	29 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	16 „	14 „	2 Martie
	—	16 h.	16 „	14 „	2 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	17 „	15 „	3 „
	—	18 h.	17 „	15 „	3 „
MARSEILLE	14 h.	—	18 „	16 „	4 „
	—	16 h.	22 „	20 „	8 „
BARCELONE	11 h.	—	23 „	21 „	9 „
	—	16 h.	24 „	22 „	10 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	25 „	23 „	11 „
	—	11 h.	26 „	24 „	12 „
ALGER (facult.	10 h.	—	27 „	25 „	13 „
	—	14 h.	29 „	27 „	15 „
ISTANBUL	9 h.	—	4 Fevr.	4 Martie	21 „
	—	17 h.	4 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	13 h.	—	5 „	5 „	22 „
	—	20 h.	—	—	24 „
SOULINA	6 h.	—	—	—	25 „
	—	7 h.	—	—	25 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	—	—	25 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	—	—	—	—	—	—	19/III	1/IV
SOULINA	17 h.	—	—	—	—	—	—	—	19 „	1 „
	—	18 h.	—	—	—	—	—	—	19 „	1 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	—	—	—	20 „	2 „
	—	12 h.	10/ I	25/ I	6/II	21/II	1/III	14/III	22 „	4 „
ISTANBUL	14 h.	—	11 „	26 „	7 „	22 „	2 „	15 „	23 „	5 „
	—	20 h.	11 „	26 „	7 „	22 „	2 „	15 „	23 „	5 „
HAIFA	6 h.	—	16 „	31 „	12 „	27 „	6 „	19 „	28 „	10 „
	—	18 h.	17 „	1/II	13 „	28 „	8 „	21 „	29 „	11 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	18 „	2 „	14 „	29 „	9 „	22 „	30 „	12 „
	—	20 h.	18 „	2 „	14 „	29 „	9 „	22 „	30 „	12 „
BEYROUTH	6 h.	—	19 „	3 „	15 „	1/III	10 „	23 „	31 „	13 „
	—	17 h.	20 „	4 „	16 „	2 „	11 „	24 „	1/IV	14 „
IAFFA	6 h.	—	21 „	5 „	17 „	3 „	12 „	25 „	2 „	15 „
	—	18 h.	23 „	7 „	19 „	5 „	14 „	27 „	4 „	17 „
PORT-SAID	11 h.	—	24 „	8 „	20 „	6 „	15 „	28 „	5 „	18 „
	—	12 h.	25 „	9 „	21 „	7 „	16 „	29 „	6 „	19 „
ALEXANDRIE *	8 h.	—	26 „	10 „	22 „	8 „	17 „	30	7 „	20 „
	—	14 h.	27 „	11 „	23 „	9 „	18 „	31 „	8 „	21 „
IZMIR (fac,)	9 h.	—	30 „	14 „	26 „	12 „	21 „	3/ V	11 „	24 „
	—	20 h.	30 „	14 „	26 „	12 „	21 „	3 „	11 „	24 „
ISTANBUL	6 h.	—	1/II	16 „	28 „	14 „	23 „	5 „	13 „	26 „
	—	14 h.	1 „	16 „	28 „	14 „	23 „	5 „	13 „	26 „
CONSTANTZA	15 h.	—	2 „	17 „	29 „	15 „	24 „	6 „	14 „	27 „
	—	20 h.	—	—	2/III	17 „	25 „	7 „	16 „	29 „
SOULINA	7 h.	—	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „
	—	8 h.	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „

*) Escala la Alexandria este facultativă pentru vapoarele „Ardeal“ şi „Suceava“.
NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau partial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor aveu loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI							
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Ianuarie 27 „	Eebruarie 10 «	Eebruarie 24 »	Martie 9 „	Martie 23 »	Aprilie 6 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	27 »	10 »	24 »	9 „	23 »	6 „
	Plec. „ „ 22	27 »	10 »	24 »	9 «	23 »	6 „
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	28 »	11 »	25 «	10 „	24 »	7 „
	Plec. „ „ 16	28 »	11 »	25 „	10 „	24 »	7 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 19	29 »	12 »	26 »	11 «	25 »	8 „
	Plec. Vineri „ 11	31 «	14 »	28 „	13 „	27 »	10 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	1 Eebr.	15 »	29 „	14 «	28 »	11 „
	Plec. „ „ 19	1 »	15 «	29 „	14 „	28 »	11 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	Escală suspendată					12 „
	Plec. „ „ 11						12 „
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	2 »	16 „	1 Mart.	15 „	29 „	12 „
	„ „ „ 17	—	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	—	—	—	1/IV	29/IV	27/V	24/VI
SOULINA	17 h.	—	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
	—	18 h.	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	2 „	30 „	28 „	25 „
	—	7 h.	22/I	13/II	6/III	3 „	1/V	29 „	26 „
ISTANBUL	8 h.	—	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
	—	18 h.	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
LE PIRÉE	14 h.	—	25 „	16 „	9 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
	—	11 h.	28 „	19 „	12 „	9 „	7 „	4 „	2 „
VOLO	11 h.	—	29 „	20 „	13 „	10 „	8 „	5 „	3 „
	—	15 h.	30 „	21 „	14 „	11 „	9 „	6 „	4 „
CHIOS	14 h.	—	31 „	22 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	20 h.	1/II	23 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
IZMIR (*fac.*)	6 h.	—	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
	—	18 h.	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	6 h.	—	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	12 h.	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	13 h.	—	5 „	27 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	20 h.	—	—	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
SOULINA	7 h.	—	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
	—	8 h.	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
GALATZ	18 h.	—	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „

NOTĂ: Durostor poate face escale suplimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa

Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru							
		Constanţa		Varna		Istanbul		Salonic	
CONSTANŢA	I	—		Lei	830	Lei	1900	Lei	4.100
	II	—		„	625	„	1.400	„	2.700
	IV	—		„	235	„	450	„	990
VARNA	I	Leva	740	—		Leva	1.050	Leva	3.300
	II	„	535	—		„	770	„	2.070
	IV	„	235	—		„	420	„	810
ISTANBUL	I	L. ot.	25	L. ot.	17,5	—		Lire ot.	26
	II	„	18,5	„	12,5	—		—	18,5
	IV	„	5,5	„	5	—		—	6
SALONIC	I	Fr. Frs.	550	Fr. Frs.	405	Fr. Frs.	275	—	
	II	„	380	„	285	„	215	—	
	IV	„	130	„	85	„	62	—	

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T. = Piaştri Egiptieni i

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA III	ROMÂNIA II	DACIA III	ROMÂNIA II	(DACIA) III	ROMÂNIA II	REG. CAROL I III	ROMÂNIA II	REG. CAROL I III	ROMÂNIA II
		Linia II	Linia III										
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Ian. 18 „	Ian. 25 „	Febr. 1 „	Febr. 8 „	Febr. 15 „	Febr. 22 „	Febr. 29 „	Martie 7 „	Martie 14 „	Martie 21 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	1 Mart	8 „	15 „	22 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	19 „	27 „	2 „	10 „	16 „	24 „	1 „	9 „	15 „	23 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	20 „	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „	2 „	10 „	16 „	24 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	3 „	10 „	17 „	24 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
	Plec.	—	» » 11	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	24 „	—	7 „	—	21 „	—	6 „	—	20 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	25 „	30 „	8 „	13 „	22 „	27 „	7 „	12 „	21 „	26 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	25 „	30 „	8 „	13 „	22 „	27 „	7 „	12 „	21 „	26 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	13 »	—	27 „
	Plec.	„ „ 24	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	13 »	—	27 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 6	—	—	1 Feb.	—	15 „	—	29 „	—	14 „	—	28 „
	Plec	» „ 11	—	—	1 „	—	15 „	—	29 „	—	14 „	—	28 „
PIREU	Sos.	Luni » 10	Luni » 7	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	2 Mart	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	„ » 15	» » 15	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 12	M-ţi » 17	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	M-ri » 14	M-ri » 14	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	11 „	18 „	25 „	1 Apr.
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frș. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „ROMÂNIA“

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.357	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot, = Lire Turcești
Fr.frs. = Franci Francez
P. T. = Piaștrii Egipțienzi

U. C. M. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTĂ CU

MAI PUTINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pomp[illegible] Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie [illegible]omerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI [illegible]NICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. [illegible]erelor C. F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, [illegible]l Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaie[illegible] București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Sch[illegible], Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA. Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE [illegible]STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. [illegible], — BUCUREȘTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE ȘI EDITURĂ „MARVAN“ S. A. R., BUCUREȘTI

Prețul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 3
MARTIE
1936

ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Salvarea echipajului unui submarin înecat . *Lt. Brandabura*

Avion şi gaz ca nou factor de luptă navală . *Radu Ciocârdel*

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila *Lt. Virgil Ionescu*

„Chasse à courre" la lebede sălbatice cu barca cu pânze . . *N. Iliescu-Brânceni*

Canalul francez între Atlantic şi Mediterana . . . . . *după G. L. Numille*

Epava . . . . . *de François Coppée*

Europolis, memoriei lui Jan Bart . . . † . . . *Titus Moaiga*

†Căpitanul Şuţu M. Victor inspector principal N. F. R. . . *C-dor Negulescu*

Activitatea secţiilor . . . . . * * *

Informaţii—Noutăţi—Recenzi.

Iniţiere marinărească. . . . . *E. O.*

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, sub ofiţeri, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonameutul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi tratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artisitcă.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari,* articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan ce; Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii". *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.
Dr. I. URSAN Boli interne şt de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

PREDEAL

HOTEL PALACE reducera 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din Bucureşti la ora 12, 25 şi sosește la Galaţi la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galaţi la ora 6,20 şi sosește în Bucureşti la ora 10,15 precum şi cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galaţi la ora 6,50 şi sosește în Bucureşti la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele şi Pronumele .....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizaţia

Semnătura, ...

Propunător,

COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori sub-ofiţeri, funcţionarii inferiori, studenţii.

Pentru străinătate 60 lei în plus taxe poştale

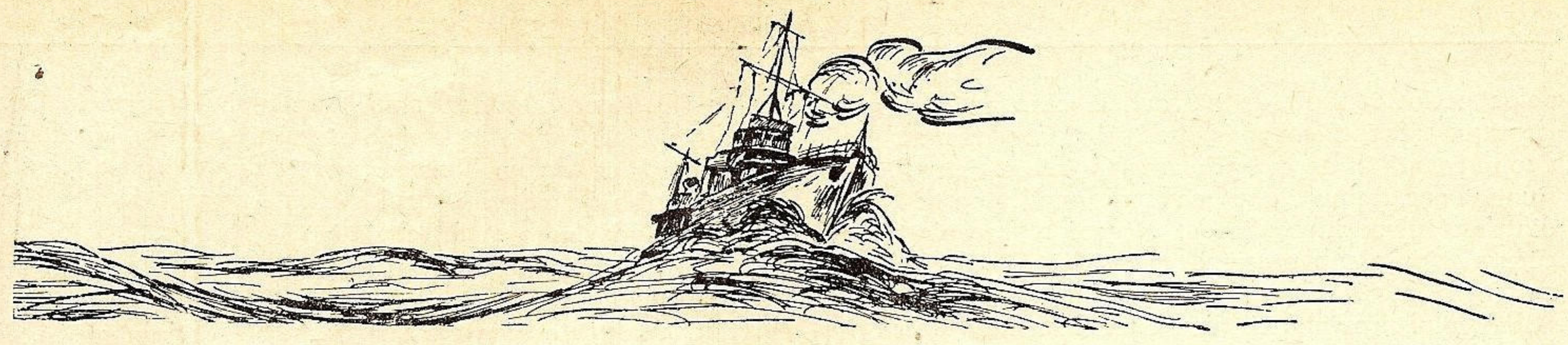
Fiecare membru primește

G R A T U I T

revista „*Marea Noastră*“ şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La cent ală şi filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „



Salvarea echipajului unui submarin înecat

De câtva timp aparatele de salvare ale echipajului submarinului se perfecționează. La recentul Salon Nautic (Franța) în secția Ministerului Marinei se vede expus aparatul englez Davis, care a dat rezultate bune în cursul diferitelor accidente dramatice.

Problema securității la bordul submarinelor s'a pus din momentul însuși al invențiunii și dela punerea în aplicare a acestor aparate, care păreau fantastice în povestirile minunate ale lui Jules Verne. Mijloacele de salvare erau, natural, rudimentare. Se prevedeau submarinele cu cârlige de care se amarau lanțuri de ridicare manipulate de către remorcherele dela suprafață. S'a reușit efectiv să se ridice câteva submarine prin acest procedeu, însă cu prețul câtor eforturi! Catastrofele, pierderile tragice de oameni n'au putut fi evitate. Procedeul a devenit cu totul neaplicabil cu mărirea tonajului submarinelor și a importanței echipajelor. E vorba acum, de a se organiza securitatea submarinelor prin propriile lor mijloace.

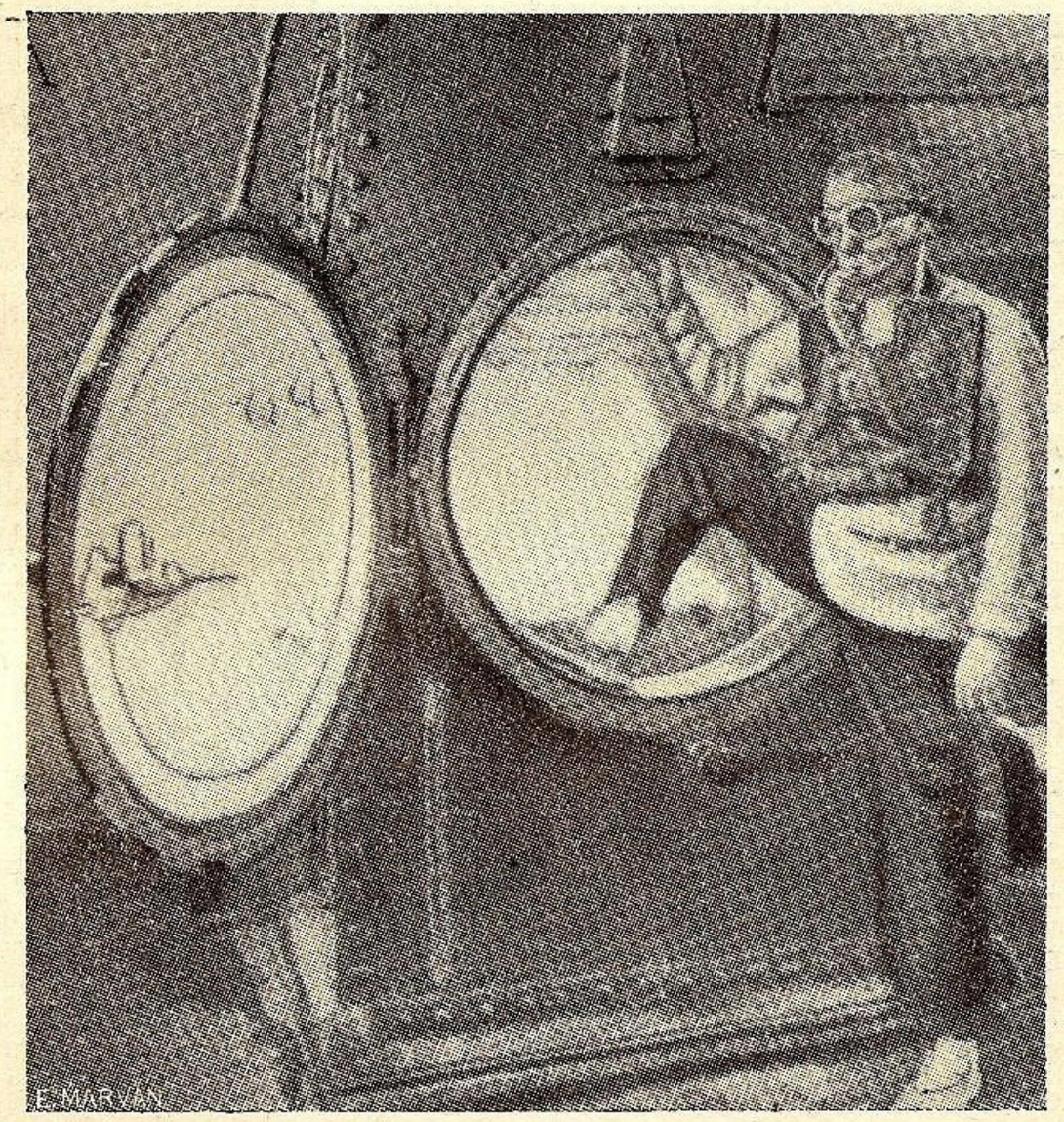
Mai întâi, submarinele nu trebue să se scufunde. Pentru a le permite restabilirea flotabilității, se dotează cu plumburi de salvare (lest) și cu balasturi de apă care să funcționeze ușor. Insă pericolul unei avarii care să facă scufundarea submarinelor nu e înlăturată. In fața imposibilității de a readuce în stare de plutire bastimentele, s'a pus problema de a salva cu toate mijloacele, echipajele.

Se prezintă, astfel, două soluțiuni: salvarea colectivă a întregului personal sau salvarea individuală. Pentru prima s'a propus utilizarea unui cheson decroșabil capabil de a se ridica la suprafață. Avantajul acestui procedeu este că oamenii sunt menținuți la presiunea atmosferică existentă în submarinul scufundat. Insă, în mod practic, dificultățile pot să se ivească la decroșarea chesonului și ridicarea care depind de poziția pe care o ia submarinul după accident, ca și din necesitatea de a multiplica chesoanele pentru un echipaj numeros și răspândit în tot bastimentul. S'a ajuns astfel la organizarea salvării individuale, permițând oamenilor să se salveze unii după alții prin compartimente prevăzute în construcția navei.

Inainte de războiu nu se putea eși dintr'un submarin în imersiune, presiunea exterioară împiedicând de a deschide capacul.

In timpul și dela războiu, marina a instalat în submarine compartimente speciale de o întrebuințare curentă pentru a pătrunde în clopotele de scufundare. Un om intră din interiorul submarinului în compartiment, o poartă se închide înapoia lui, se deschide un robinet, apa de mare pătrunde; odată umplut cu apă compartimentul, presiunea se ridică și se echilibrează cu aceia din afară. Apa care se ridică, comprimă aerul, între plafon și nivelul apei se formează un strat de aer comprimat în care omul poate să respire. El însuși reglează viteza de umplere, lăsând să iasă sau să intre aer comprimat printr'un robinet. Compartimentul umplut cu apă oferă posibilitatea de a se deschide a doua ușe comunicând direct cu marea și de a eși.

Omul suportă în compartiment presiunea, care nu e de temut, chiar dacă scăderea presiunei este prea rapidă. O-



Salvare individuală: echipajul prevăzut cu aparat Davis, părăsește submarinul.

mul eșit din submarin trebne să se ridice încet la suprafață, pentru ca sângele încărcat cu azot să-l poată elimina în mod progresiv. Pentru aceasta e nevoe de un aparat respirator. Ridicându-se fără aparat la sufrafață, s'ar risca moarte prin descomprimare.

Este vorba de a se rezolva aci o problemă fiziologică extrem de importantă. Atmosfera submarinului în imersiune este aceia dela suprafață, nu este nici o presiune. Insă deschiderea compartimentului provoacă intrarea apei exterioare, în măsura, o atmosferă la zece metri adâncime. Astfel cum s'a spus, comprimarea nu cauzează

deloc pericol (afară de persoanele care au trompa lui Eustațiu astupată sau sinusurile frontale vătămate) ; pericolul constă în descomprimarea rapidă în timpul ascensiunii. N'ar trebui să se confunde omul care se ridică dintr'un submarin scufundat și care n'a respirat decât câteva minute sub presiune, cu scafandrierul care a lucrat timp de câteva ore la o anumită adâncime.

Pericolul provine aci, nu numai dela intensitatea presiunei, deci a adâncimi, însă deasemenea din duratele presiunii. La adâncimi mici, până la doisprezece metri, azotul nu se eliberează în bule, el ese normal prin plămâni. La această adâncime, omul poate deci să respire timp îndelungat și să se ridice rapid la suprafață fără să se teamă de accidente de descomprimare. Dela treisprezece metrii. formarea bulelor începe, cu condiția ca omul să fi rămas sub presiune un timp anumit, astfel ca sângele vâscos să se fi săturat de azot.

Această chestiune s'a pus deja pentru toate lucrările în clopotul scafandrier, în galerii, sub patul unui fluviu sau în terenurile permeabile de fiecare dată când a trebuit să se lucreze refulând apa care tindea să înece șantierul.

Numeroasele accidente survenite în momentul întoarcerii în aer liber, bine studiate, au permis să stabilească câteva reguli empirice de salvare care consistă în procedee de descomprimare lentă și progresivă. Accidentele au putut astfel să fie evitate.

După constatarea lui Rene Merle. lui Paul Bert i se datorește explicația acestor accidente : presiunea mărește descompunerea gazelor respiratorii în sânge și țesături. Descompresiunea le eliberează : oxigenul fiind mult mai solubil decât azotul, suprasaturarea prin azot a lichidelor organismului produce embolie.

După Haldane nu se observă nici un accident atâta timp cât se mărginește să se descomprime pe jumătate numai astfel ca să se treacă repede dela 2 la 1 în locul unei descomprimări lente și continue — și cu condiția de a astepta fiecare dată punerea în echilibru a corpului cu noua presiune.

Există de mult timp un inhalator de oxigen. capabil de a servi ca un aparat respirator în timpul duratei ascensiunii. Acest aparat fixat direct pe tuburile de oxigen comprimat. permite reglarea automată a scurgerea unei cantități determinată de oxigen, într'o mască fixată pe față. Ea a fost întrebuințată în ascensiunile aviatorilor până la 12.379 m. în ascensiunea membrilor expediției de pe Himalaia. la Jonsong Peon (7.120 m) și de profesorul Piccard. Combinând acest aparat cu un recipient de potasă pentru absorbirea gazului carbonic exalat, s'a făcut un aparat de salvare grație căruia e posibil să se trăiască una până la două ore într'un mediu irespirabil. A fost adoptat pentru plonjeri. Astfel, scafandrul autonom a fost creiat, făcând omul independent de aerul exterior și mai liber în mișcările sale. E un aparat de salvare prea voluminos. El a fost simplificat și făcut mai ușor (2 la 5 Kgr.) plasând tubul de oxigen și recipientul de potassă într'un sac impermeabil ; un tub pleacă din sac și se termină printr'un capăt pe care purtătorul îl strânge între dinți. Diferite aparate de acest gen au fost construite în Germania, Anglia și America. In Germania sacul respirator este înfășurat în jurul gâtului și poate fi utilizat ca flotor. Aparatul Lung al Americanilor n'are tub de oxigen ; sacul său este umplut de zece litrii de oxigen înaintea întrebuințării.

Aparatul respirator realizat de D. R. Davis este astăzi reglementat în marina britanică. Omul are ochii protejați de lunete etanșe și nările închise cu un clește. El respiră prin gură cu ajutorul unei garnituri ținută pe loc de câte o garnitură de cauciuc trecută în jurul gâtului. Această garnitură este legată printr'un tub gros de o vastă pungă de cauciuc alimentată de un cilindru de un oxigen fixată dedesubt și comandată de o comandă exterioară ; e un plămân artificial. Grație unei valvule situate dedesubt, gazul scapă și presiunea interioară scade pe măsură ce omul urcă. Aerul expirat trece printr'un cartuș absorbant care reține gazul carbonic. Inzestrat cu acest aparat, omul iese din submarin printr'un compartiment și se urcă, prin flotabilitatea pungei sale cu gaz, dealungul unei saule lansate în prealabil până la suprafață cu ajutorul unei geamanduri.

Omul, în cursul, urcării trebue să se oprească de mai multe ori la nivele de descompresiune, operațiune foarte delicată. El trebue să se oprească când ajunge către mijlocul cursei, la un semn așezat pe saulă ; trebue să rămână acolo un anumit timp, fără să 'nceteze de a agita brațele și picioarele pentru a activa schimburile de circulație ; apoi el se lasă din nou să alunece dealungul coardei până la suprafață. Ridicarea este astfel realizată prin etape și omul străbate fără pericol aceste etape succesive ale descomprimărei.

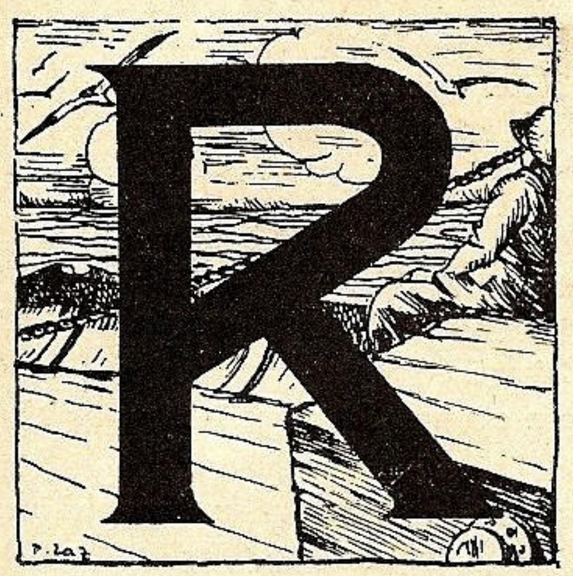
Submarinele fiind construite pentru a suporta presiuni corespunzătoare unei înăltimi de apă de 80 m. și mai mult, aparatul trebue să funcționeze până la această adâncime.

Aparatul Davis a dat probe reale. In 1931, submarinul englez Poseidon se scufundă la larg de Wei-Hai-Wei (China) la 50 m. fund. Șase oameni din echipaj putură să se ridice la suprafață servindu-se de aparatul Davis ; ei fură imediat pescuiți de către una din navele ajunse la locul accidentului. Totuș, unul din ei muri curând și autopsia indică emboli gazoase ale vaselor. Astfel de accidente vor fi datorate supra presiunii pulmonare pe lângă faptul că omul a încetat de a respira în timpul urcării.

Doctorul Guglielminetti crede că supraviețuitorii unui submarin înecat, dacă n'ar avea să se teamă de accidente de descompresiune, ar putea să se urce fără aparat la suprafață, la fel ca pescuitorii de perle care nu respiră sub apă două minute, și se urcă repede, extenuați, sufocați, însă fără să prezinte nici odată simptomele accidentelor de descompresiune. Cei câțiva marinari salvați fără aparat în timpul războiului, toți s'au urcat după spusele lor, cu o rapiditate de necrezut, ca dopurile sărind dintr'o sticlă, deci în câteva secunde. Flotorul ar putea să aducă supraviețuitorii, la suprafață, fără efort, și să-i susțină până la sosirea ajutoarelor.

După *le Mois*. Lt. BRANDABUR

Avion şi gaz ca nou factor de luptă navală



edăm în rezumat interesanta şi documentata conferinţă a d-lui Radu Ciocârdei, ţinută în ziua de 8 Martie la Facultatea de Ştiinţă din Bucureşti.

Aviaţia navălă cuprinde cinci mari categorii de aparate :

1) Intâi e aviaţia de recunoaştere, care are drept scop să întindă câmpul de vizibilitate a navelor de suprafaţă şi a le pune la adăpost de atacurile submarinelor. Imbarcate la bordul crucişetoarelor contribuie la descoperirea inamicului la mare distanţă apreciindu-i totodată forţele şi informând partea căreia îi aparţine asupra formaţiunii şi mişcărilor inamicului. Intrebuinţat contra submarinelor, el le descoperă dacă sunt la suprafaţă, înainte ca ele să fi putut să zărească escadra pe care o căuta, împiedicâdu-l totodată a se plasa în poziţie favorabilă de lansare.

2) A doua este aviaţia pentru reglajul tirului, care imbarcată la bordul chiurasatelor şi a crucişătoarelor mari, nu este lansată decât puţin timp înainte de angajarea luptei şi serveşte reglajul artileriei grele.

3) Cea de a treia e aviaţia de camuflaj, care e compusă din avioane emiţătoare de nori de fum şi este dstinată a masca manevra vaselor.

4) Cea de a patra e aviaţia de vânătoare care devine pe mare o aviaţie defensivă. Rolul ei e de a doborâ sau a alunga avioanele de recunoaştere şi bombardament ; şi în fine ultima şi cea mai importantă e aviaţia de luptă care cuprinde la rândul ei două categorii de aparate : aparate de bombardament şi torpiloare.

Obiectul conferinţei de azi se va referi în special la această ultimă categorie şi voi începe cu aviaţia de bombardament.

Din punctele de vedere al forţei şi preciziei de tir, bomba de acum e mult superioară obuzului.

Greutăţii unei bombe, adaugându-i-se viteza iniţială comunicată de avion, dă acesteia o eficacitate superioară unui obuz. Un obuz de 340 m/m cântărind 500 kgr. e mult inferior unei bombe de 225 kgr. Forţele de penetraţie sunt de aşa manieră încât amândouă proectilele vor putea să pătrundă în interiorul unei nave, însă un obuz de 500 kgr. are numai 30 kgr. explozibil, iar bomba 110. Iată dar cum o bombă mult mai uşoară ca un obuz are o putere de distrugere de patru ori mai mare. Dacă adaugăm la aceasta faptul că mai toate vasele actuale nu au fost construite ca să poată incasa bombe venind de sus, ne dăm imediat seama că importanţa bombardamentelor aeriene este capitală într'un viitor conflict naval. Navele viitoare, desigur că toate vor fi prevăzute cu blindaje între punţi ca să împiedice explozia bombelor în părţile vitale ale vasului. Dar de îndată ce aceste punţi super blindate vor apare, vor apare şi super bombele ca să străbată aceste punţi, şi astăzi atât americanii cât şi englezii au anunţat că bombele lor vor putea străbate blindaje până la 300 m/m. Ne întrebăm cum se va putea rezolva problema blindajelor din punct de vedere tehnic. pentrucă un vas cu o punte blindată de circa 300 m/m ar avea compromisă total stabilitatea. Iată dar o problemă foarte greu de rezolvat.

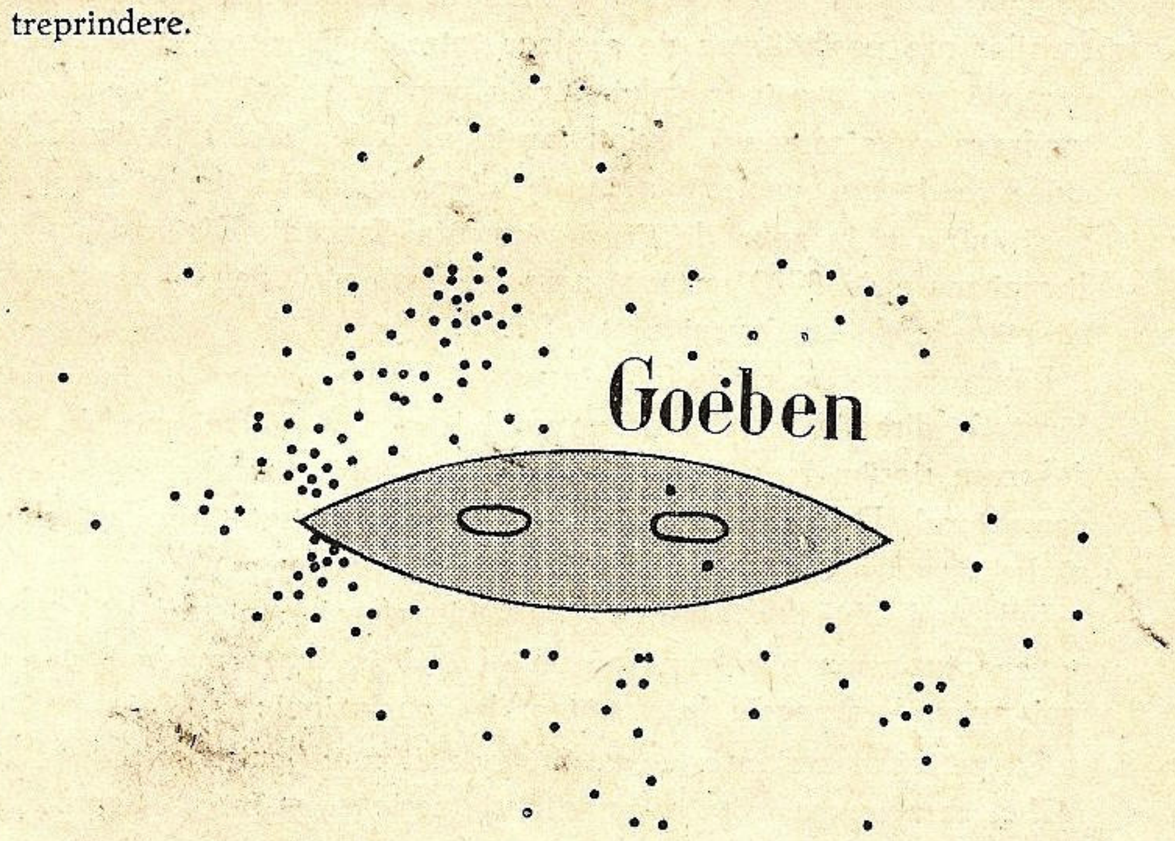
Aşa dar, ne găsim astăzi în faţa unui avion de bombardament de cinci ori mai rapid decât cele mai rapide torpiloare, cu bombe de 4 ori mai puternice decât obuzele cuirasatelor şi cu o precizie de bombardament net superioară artileriei. E capabil să se ascundă în nori la fel ca un submarin în apă, poate ataca inamicul în bazele sale şi la nevoe să se refugieze pe uscat.

Iată dar fapte suficiente pentru a releva importanţa acestei arme noi în luptele navale.

Avionul de bombardament nu constitue însă un tot ofensiv sau aşa cum spun americanii a *striking force,* o forţă care loveşte, de aceea a fast complectată această lipsă prin avionul torpilor. La drept vorbind ideia avionului torpilor nu e nouă şi a fost realizată pe o scară mare numai în ultimul timp.

In timpul războiului mondial, avionul torpilor nu a figurat decât cu titlul experimental. In cartea sa „Forţele aeriene germane în războiul mondial", Neumann povesteşte cum în ziua de 9 Noembrie 1917 trei hidroavioane au atacat un convoi de vase de comerţ ; după ce au urmat o rută paralelă cu a vaselor şi-au luat o distanţă bună, lansează torpile. Două din aceste torpile şi-au atins ţinta şi un vas de 2000 de tone se scufundă în trei minute. Convoiul era escortat de un crucişetor auxiliar şi de un torpilor care deschiseră un foc viu fără însă a le atinge.

Căpitanul Paul din marina germană dă date asupra activităţii avioanelor torpiloare şi enumeră 11 asemenea operaţiuni în care au fost lansate 28 torpile din care numai 6 îşi ajunseră ţinta, adică un procent de 25,4%. In luna Septembrie 1917 Englezii dotară cu torpile 6 hidroavioane staţionate la Otrante pe cari voiau să le utilizeze contra navelor austriace de la Cataro. Aparatele fură remorcate până în vecinătatea coastelor inamicului, însă starea mării şi condiţiunile meteorologice le obligară să renunţe la această intreprindere.



1917 : din toate bombele lansate, numai două nemeresc ţinta.

Iată dar că bilanţul experienţelor făcute în timpul războiului e foarte redus.

Discutând problema avionului torpilor ne vom opri mai întâi la arma acestuia. Torpila de avion, ca şi cea a navelor de luptă e un proectil autonom care, odată ajuns în mare, este propulsat de cele două elici ale sale ce sunt acţionate la rândul lor de un motor interior, propriu torpilei. Torpila cu un *organism atât de complicat* nu poate fi lansată fără multă precauţie din avion, deoarece toate organele sale atât de delicate s'ar deranja dacă şocul cauzat de căderea în apă ar fi prea mare. Afară de aceasta torpila trebue să cadă orizontal în apă şi trebue să facă corp cu avionul până în ultimul moment, pentru ca datele după cari s'a făcut vizarea să coincidă cu direcţia luată de torpilă.

Comandorul Malusardi din marina regală italiană a studiat a-

ceastă problemă pe un Caproni care era modificat în aşa fel încât să poată purta torpile. In urma experienţelor făcute, ajunse la concluzia că avionul nu trebue să aibă o înălţime mai mare de 20 de mtri, însă pentru a fi siguri de o bună funcţionare a organelor torpilei, această înălţime trebue redusă la 10 metri. Faptul că avionul pentru a ataca trebue să se prezinte la suprafaţa apei, va influenţa fundamental tactica întrebuinţării sale.

Mai întâi se pune întrebarea ce tip de avion e mai nimerit: avion sau hidroavion? Deosebim două situaţiuni care ne face să adoptăm un tip sau altul. In cazurile când flota inamică operează în apropierea coastei, aviaţia poate pleca de pe aerodroame situate în interior pe pământ. Acest fapt va face în viitor ca flotele să se ţie cât mai la larg, creind prin aceasta cea de a doua situaţiune, când hidroavionul intervine cu mai mult succes.

Insă hidroavionul torpilor şi avionul torpilor nu se exclud. Nu se exclud prin faptul că în marile flote ale lumii hidroavioanele se lansează de pe vase speciale de transport, iar avionul torpilor îşi poate lua zborul foarte bine de pe punţile port-avioanelor şi dacă am examina deaproape rezultatele manevrelor flotei britanice, constatăm că amândouă tipurile, hidroavion şi avion, au avut de îndeplinit misiuni extrem de complexe fără ca unul să-l depăşească pe celălalt.

Asupra tacticei avionului torpilor vă voi da câteva date care să vă permită a vă da seama de modul cum se execută un atac cu torpila.

De îndată ce avionul a întâlnit flota inamică la o altitudine convenabilă, nu trebue să o micşoreze decât în momentul în care vrea să atace. In alegerea drumului de atac trebue să se ţină seama de direcţia eficacităţii maxime a tirului artileriei defensive. Avionul torpilor are posibilitatea de a alege între două rute de atac: ruta paralelă cu acea a inamicului şi ruta perpendiculară. In primul caz va lansa cu giroscopul deviat, iar în al doilea direct. Avionul va manevra de aşa manieră încât să reducă la minim timpul care desparte intrarea în zona de tir şi momentul lansării. Distanţa nu va fi mai mare de 3000 metri şi nu va fi mai mică de 800 m. pentru că mitralierele ar deveni prea eficace.

Lansarea trebue să se facă în aşa fel încât unghiul de incidenţă făcut de direcţia torpilei cu a vasului, să nu fie mai mic de 60^0 deoarece riscăm ca torpila să alunce pe lângă vas, fără să atingă percurtorul. De aceea unghiul sub care e lansată torpila trebue să fie întotdeauna în jurul celui de 90^0.

Judecând obiectiv asupra capacităţii ofensive a torpilei fără a ne entuziasma aşa cum fac unii luând în braţe avionul şi numai avionul, ajungem la următoarele concluziuni:

Că pericolul aerian este mai mult decât real pentru orice vas de război care nu va avea o pază foarte serioasă şi nu va fi protejat de însăşi aviaţia sa. Că aviaţia în starea ei actuală are puţine şanse de a fi victorioasă, de îndată ce atacă singură o escadră, are însă toate şansele de a interveni cu mult succes când acţiunea e deja angajată. Că vasele de război rămân încă şi vor rămâne elementul fundamental ale unei marine, trebue însă să se adapteze noilor condiţiuni de luptă. Şi în fine că stăpânirea aerului pe mare, constituie unul din elementele fundamentale ale victoriei, din care cauză aviaţia navală trebue să se dezvolte la maximum şi în special în vederea operaţiunilor în mări strimte.

Trecem acum la *arma chimică*; aceasta deşi nu a fost întrebuinţată în războiul din 1914, va fi şi ea tot atât de temut pe mare, ca şi pe pământ.

Actualmente în toate marinele lumii se fac mari sforţări pentru a pune la punct technica întrebuinţării gazelor de luptă care diferă total de cea terestră. Diferenţa esenţială între întrebuinţarea gazului pe pământ şi pe mare, *este mobilitatea adversarilor*. Mobilitatea e datorită vitezei şi schimbărilor rapide de situaţiuni. Pe mare, dacă la un moment dat situaţiunea e favorabilă, niciodată nu putem fi siguri că situaţiunea nu va deveni nefavorabilă şi că gazele emise de unul din combatanţi nu se vor dirija chiar asupra celui ce le-a emis. Mai mult: se poate, pentru a putea profita de o anumită situaţie, să fim obligaţi să le traversăm. Dacă adăugăm la aceasta că multe gaze sunt incolore, deci invizibile, pericolul ce-l prezintă acestea fac ca adversarii să fie extrem de prudenţi în utilizarea lor. In general e de preferat să se întrebuinţeze gazul trimiţându-l prin obuze. O a doua diferenţă constă în valoarea relativă a personalului şi materialului. Pe pământ obiectul principal e de a distruge personalul. Materialul e uşor înlocuit şi în fond nu are o prea mare importanţă. Chiar infecţiunea terenului nu e un lucru prea grav, deoarece se poate evacua. Pe mare însă materialul este principalul.

Un atac bine reuşit cu un gaz persistent, cum e de exemplu iperita, poate imobiliza o escadră întreagă timp îndelungat.

Un atac cu gase se poate executa în trei feluri:

Prin perdele sau nori emişi de pe bordul vaselor sau avioanelor, prin obuze sau bombe pline cu gaze, şi în fine pentru anumiţi corpi toxici sub formă de ceaţă şi ploaie se întrebuinţează emiţătoare plutitoare speciale. Atacurile cu gaze au o mare importanţă când se fac prin supriză, fie asupra navelor ancorate, fie la începutul ostilităţilor, în caz de ofensivă bruscată.

Apărarea contra gazelor pe mare nu poate avea decât două obiective şi anume: să împiedici gazele să ajungă la bord. Şi al doilea să te aperi de îndată ce acestea au ajuns la bord.

Primul obiectiv nu are nici o soluţiune, deoarece navele de luptă sunt în general legate de consideraţiuni de ordin tactic care le impune o anumită rută şi viteză. Nu au deci nici o şansă de a fugi sau de a înconjura norul de gaz, nu vedem posibilitatea de a opri gazul să pătrundă în interior. Atunci trebue să ne gândim la apărare.

Distingem pe bordul unui vas trei categorii de personal:

1) Personalul situat pe punţi, pasarelă, telemetriştii şi servanţii artileriei uşoare. Aceştia vor purta în principiu masca individuală, dar toate aceste măşti trebue să fie special construite, deoarece toţi cei ce servesc la aparate optice, binocluri, lunete, telemetre, etc. vor trebui să permită utilizarea complectă a aparatelor. Apoi toţi servanţii aparatelor fonice vor trebui să poarte de asemenea măşti prevăzute cu microfoane speciale, care să poată permită transmiterea ordinelor telefonice sau port-voce.

2) Cea de a doua categorie e a personalului din turele, blokhaus, post central şi magaziile de muniţiuni. Pentru personalul din această situaţie poate fi întrebuinţată protejarea colectivă. E drept că nu e tocmai uşor de închis deschizăturile prin care es ţevile tunurilor, însă în urma multor încercări s'a ajuns la izolarea complectă a acestora, prin garnituri speciale de piele. Astăzi ultimul crucişetor englez din seria *Leander* precum şi cuirasatele *Nelson* şi *Rodney* au turelele, precum şi câteva compartimente speciale zise de regenerare, complect izolate de atmosfera exterioară. Acestea sunt aerisite printr'o întreagă aparatură de filtrare, sau se întrebuinţează un sistem mult mai ingenios, care constă în a forma o supra presiune cu ajutorul câtorva butelii de aer comprimat, împiedicând astfel gazele toxice de la exterior să intre înăuntru.

3) In fine cea de a treia categorie, e personalul aparatului motor. Pentru aceştia s'a imaginat o protecţie colectivă în forma unor compartimente mici de sticlă conţinând toate aparatele de manevrat necesare funcţionării maşinilor. Asemenea sisteme sunt întrebuinţate de englezi pe ultimile crucişetoare, precum şi de americani şi de italieni.

Cert este însă că toate măsurile de apărare, adică punerea măştilor, etc. trebuesc să se ia numai în momentul în care se constată gazul, deoarece personalul care întrebuinţează măştile în special, ar fi epuizat după maximum 20 de minute de luptă, ceea ce ar scădea enorm din valoarea combativă a unui vas.

In concluzie, gazul constitue un mare pericol în războaiele navale viitoare şi cum pentru a lupta şi a învinge, trebue mai întâi să trăeşti, se recomandă multă precauţie şi atenţiune acestei arme noi.

Consecinţele introducerii acestor două noui arme s'au văzut imediat. Amiralitatea britanică având în vedere dezvoltarea pe care a luat-o arma aeriană, încă din 1925 studiază problema nouilor porturi de război, în vederea unui eventual conflict armat. Astfel: flota Metropoli în caz de război, va avea ca bază portul Milford-Haven, care se găseşte în canalul Sf. Gheorghe, şi care va deveni prin lucrări ce sunt deja în curs, un nou Scapa-Flow.

In Mediterana, din cauza poziţiunii stra egice centrale a Italiei, poziţie care este foarte prielnică pentru Mediterana Occidentală prin stăpânirea Sardiniei, Siciliei şi a Coastelor Libiei şi Cirenaicii, precum şi în Orient prin bazele aeriene de la Rodos şi Dodecanes, flota britanică a fost obligată să părăsească Malta şi să se stabilească la Alexandria, aceasta numai din cauza aviaţiei italiene care poate exercita o acţiune foarte puternică, căci aviaţia terestră ar putea aproape complecta să sprijine aviaţia navală în cele mai multe din operaţiunile pe care marina italiană ar vrea să le întreprindă. In Extremul Orient situaţiunea e şi mai dificilă. Escadra din apele Chinei a trebuit să se retragă spre sud către Singapore din cauza desvoltării aviaţiei japoneze. Din această cauză s'au văzut siliţi să construiască la Singapore cea mai mare bază de război din lume. E suficient să vă spun că lucrările au costat aproape 100 miliarde, iar în ceea ce priveşte instalaţiunile, întrece orice s'a imaginat vreodată. Navele de război pot fi aci în siguranţă, fiind susţinute de peste 150 avioane, iar rezervele pe care le au în vederea unui asediu le ajunge timp de 4 ani. Prin această nouă bază şi prin modificările aduse alcătuirii flotei, Anglia stăpâneşte încă mult Indianul şi Pacificul.

Pentru a releva şi mai mult importanţa pe care a căpătat-o avionul şi nevoia ca forţele navale şi aeriene să fie în cât mai strânsă legătură, iată propunerea amiralului Sueter în Camera Comunelor, la 14 Februarie a. c.:

Contra-amiralul Sueter, luând cuvântul, spre a-şi susţine proectul, declară că nu este câtuşi de puţin convins că administraţia celor trei departamente ale apărării naţionale ar putea ajunge la rezultate tot atât de bune, ca acelea ce s'ar putea realiza dacă cele trei ministere ar lucra sub conducerea *unui singur organ* şi anume *comitetul de apărare al imperiului*.

Faptul că aviaţia trebue să dea ajutor marinei şi armatei de uscat, creiază o problemă nouă a cărei soluţiei nu poate fi decât *reunirea acestor trei arme în mâinile unui singur ministru al apărări naţionale.*

Oratorul susţine că este imposibil ca tunurile anti-aeriene să împiedice avioanele de a bombarda vapoarele de răsboi. Pentru acest motiv, flota britanică din Mediterana a părăsit porturile insulei Malta spre a se stabili la Alexandria. Dacă acesta, a fost cazul Maltei, acelaş lucru se întâmplă şi cu Devenport, Portsmounth, Chatham şi Sheerness. Ministrul apărării naţionale ar trebui, adaogă d-sa, *să aibă cunoştinţe de aviaţie, deoarece bombardamentul aerian devine din ce în ce mai mult o armă de primul ordin.*

Anglia azi e silită, datorită dezvoltării aviaţiei italiene şi flotei de război a acesteia, pentru a asigura comunicaţia între Marea Mediterană şi Marea Roşie, să construiască un nou canal care să fie proprietatea imperiului, deoarece în situaţia actuală Suezul nu mai prezintă destulă siguranţă.

Dar după această expunere, e bine să ne întoarcem şi la noi acasă şi să vedem ce-i de făcut în viitor.

Orice studiu obiectiv şi serios asupra viitoarelor posibilităţi de apărare a coastelor noastre, ne duce la următoarele consideraţiuni:

Că România în situaţiunea ei geografică actuală, are nevoe de o puternică flotă de suprafaţă, care să constitue nu numai factorul defensiv, ci şi factorul de susţinere a flancurilor armatelor ce ar opera în apropierea litoralului. Cum însă ori câte eforturi am face pentru înzestrarea marinei, nu vom ajunge niciodată ca aceasta să constitue *singură* un factor suficient de puternic, această flotă de suprafaţă trebue *întregită* printr'o aviaţie bine dotată, şi organizată.

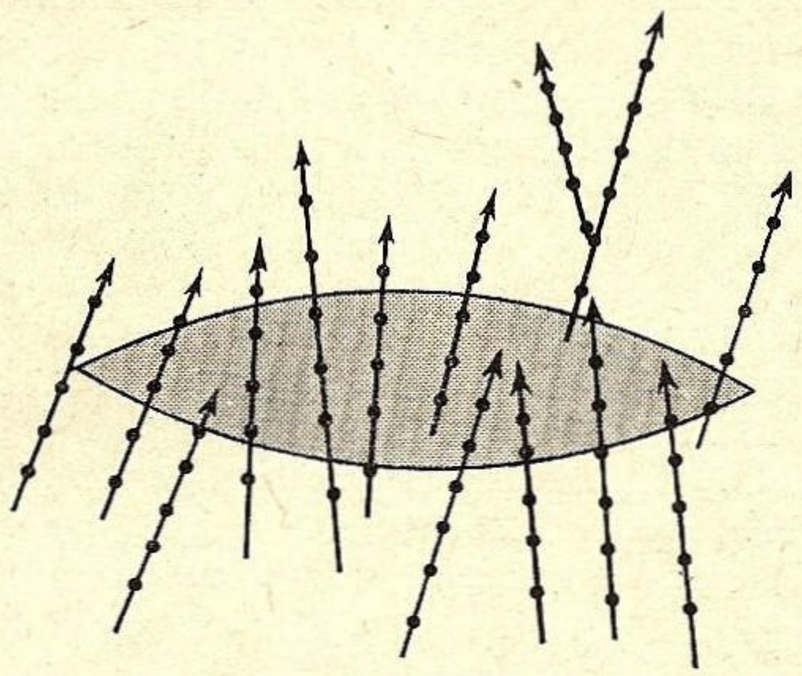
Un factor defensiv însă nu constitue o garanţie suficientă, de aceia trebuia să-i dăm flotei şi un caracter ofensiv de îndată ce vom fi atacaţi, dotând-o cu submarine.

Submarinele, vasele de suprafaţă şi aviaţia, nu va avea însă randamentul maxim dacă nu ne vom crea şi o bază maritimă cu tot utilajul unui port militar, adică: arsenal, bazin de carenaj, depozite, cazărmi, spitale, etc.

Pentru apărarea coastelor mai avem nevoe de o puternică artilerie de coastă, de o artilerie antiaeriană şi de câteva posturi de radio-telegrafie, de radiogoniometrie şi de detecţiune submarină, De asemenea avem nevoe de un mare număr de mine cu toate accesoriile utilizării lor, adică: un vas pun-mine, material pentru plăşi, estacade, etc.

Aceasta este în ceeace priveşte marina de război, însă ceeace ne mai doare pe noi mult, e marina comercială.

Domnilor, azi arta de a trăi, se confundă cu arta de a fi negustor. Dacă nu suntem prea buni negustori, trebue să devenim. Am mai spus cu prilejul unei alte conferinţe, că nu ne vom putea gândi niciodată la un progres comercial şi la o redresare economică, până nu ne vom hotărâ să ne creem o marină numeroasă şi bine înzestrată.



— 1935 —

1935: Bombardarea aeriană a unui chiurasat englez la manevre.

Renunţând la o flotă de comerţ naţională, renunţăm la unul din mijloacele cele mai eficace de a ne înmulţi debuşeurile externe, şi ne compromitem grav desvoltarea noastră agricolă şi industrială.

Şi mai ales, lăsând transportul produselor noastre în mâinile străinilor, consimţim să plătim un adevărat tribut în schimbul căruia nimic nu revine circulaţiunei naţionale.

Acest lucru echivalează în sfârşit cu subordonarea noastră unei alte naţiuni, situaţie la care un popor conştient nu se poate resemna. Oamenii noştri de stat, conducătorii noştri, până mai eri, spuneau că marina e un lux. Sunt greutăţi financiare, asta nu înseamnă că nu putem face în fiecare an un efort financiar de cca. 200 milioane lei. Trebue să facem în aşa fel încât să fim înţeleşi. De aceia trebue să chibzuim bine, să ne hotărâm, să ne unim şi strigăm conducătorilor noştri *„ne trebue marină"*.

RADU CIOCÂRDEL

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
(1200 km)

La început mergem pe jos, iar mai pe urmă, ne-am urcat şi noi în barcă ca să sosim mai devreme.

Se înoptase când am ajuns la podul din marginea oraşului. Noroc că aci am găsit un post de pază al podului, unde am lăsat toate bagajele. Barca n'am mai dat'o la apă pentrucă trebuia s'o reparăm. Am plecat apoi în oraş unde am rămas peste noapte ca să ne odihnim.

23-24 Iulie. Sf. Gheorghe.

Zi de repaus şi de pregătire, pentru plecarea de a doua zi. Am reparat barca cu ajutorul unui lemnar dela Legiunea de Jandarmi, turnându-i smoală şi bătându-i nişte calafat şi agrafe. Am vizitat oraşul şi am căutat să folosim această zi, mai mult pentru odihnă, stând astfel în casă restul zilei.

După o zi de repaus ne-am permis să ne sculăm mai de dimineaţă. Până la Făgăraş erau 200 km. şi împărţisem această distanţă în patru etape. Străbăteam o regiune mai de câmpie şi trebuia să lopătăm cu nădejde. Pe la ora 6, pornisem spre Feldioara punct final al primei din cele patru etape. Nu mult după plecare apare în cale iarăşi o moară, apoi încă una, şi încă una care a fost ultima, trecând peste zăgazurile lor cu mai multă uşurinţă ca la celelalte mori întâlnite până acum.

De aci Oltul începe să se prezinte cu totul altfel, este mai adânc, mai lat şi cu numeroşi afluenţi, care îi măresc debitul. Cu alte cuvinte, bun de navigat şi fără de neplăceri, socotim noi.

Soarele trimiţându-şi puternic razele sale, făcea ca ziua aceasta să fie foarte călduroasă, fapt ce ne-a făcut să ne oprim la umbra unor pomi, unde am dejunat. Palmele ne usturau şi nişte băşicuţe îşi făcuse apariţia, cu toate că lopătam pe rând şi ne schimbam din ceas în ceas.

Pe la ora 21 sosim la Feldioara, unde jandarmii ne aşteptau. Făcuserăm 50 km. şi eram puţin cam obosiţi.

Procedăm şi aci la fel, ca şi în celelalte părţi, ungându-ne palmele cu „Nivea", după ce mai întâiu spărsesem băşicuţele. Mijloc folosit de orice lopătar care într'un drum mai lung, îşi unge mâinele cu unsori, spre a evita umflăturile şi băşicuţele.

25 Iulie. Feldioara.

Dimineaţa ne-am trezit cam târziu. Ne-am luat de-ale mâncării pentru prânz şi am plecat spre Olt. Ne fixasem să mergem până la *Augustin,* însă jandarmul ne spuse că acolo nu este post, şi trebuie să ne oprim mai înainte cu vre-o 4 km. la *Chepet.*

La ora 7.15 am plecat. Drumul a decurs în bune condiţiuni. Palmele ne usturau din ce în ce mai tare şi a fost nevoie să legăm mânerile lopeţilor cu tifon, înlăturând asprirea lemnului şi ameliorând durerile. In repaus ne ungeam mereu cu cremă, spre a ni se înmuia pielea palmelor cât mai mult. Păstrăm rândul la lopătare şi ne schimbam din ceas în ceas. La prânz ne-am oprit sub nişte sălcii, am întins păturile pe iarbă la umbră, am mâncat şi apoi ne-am odihnit vre-un ceas.

Temându-ne să nu întârziem, pornim din nou la drum. Pe la ora 17 a început să plouă, dar nu după mult timp s'a făcut frumos. După o oră şi jumătate sosim la Chepet, la podul de cale ferată peste care trece linia ce duce la minele de cărbuni. Am făcut o baie bună după care ne-am dus în sat, unde am rămas peste noapte.

Am rugat pe cârciumar să ne pregătească un pui fript pentru a-l lua a doua zi cu noi, căci ne săturasem de slănină şi mezeluri.

26 Iulie. Chepet.

La ora 3.30 am fost deşteptaţi din somn de un corn ce a sunat de mai multe ori ; era semnalul de eşire al vitelor la câmp, obişnuit în această parte şi după care trebuiau să scoată vitele la locul de pornire, dându-le în primire pazniculuí. Camera în care dormisem era foarte bună nu numai prin felul care era mobilată, dar chiar prin aranjamentul ei, având în faţă un balcon cu verdeaţă şi flori, fapt ce a contribuit ca somnul nostru să fie cât mai plăcut.

Am plecat cu frumoasă impresie din acest sat, atât de felul cum am fost primiţi, cât şi de aspectul frumoaselor gospodării, — oamenii de aci, câştigând frumoşi bani la minele de cărbuni, închise în timpul trecerii noastre. La ora 7 dăm la larg şi ne punem în mişcare vâslind. După o oră de drum, intrăm în defileul *Răcaşului.* Priveliştea se prezintă mai mult decât îmbucurătoare şi apa te duce cu viteză spre el. Un avion strică pentru moment liniştea călătoriei noastre, dispărând după puţin timp în ceaţă. Munţii sunt acoperiţi cu fag şi stejar. Lungimea defileului nu este mai mare ca 15 km. Pe la jumătatea lui, apar în apă nişte stânci mari, dându-ţi

...şi ne punem în mişcare vâslind

impresia că sunt nişte „foci". Trecem printre ele cu toată siguranţa, pentrucă ne obişnuisem cu cele dela Tuşnad, care sunt mult mai periculoase. La ora 12 ne-am oprit într'o poiană pentru masă şi repaus. La ora 18 am sosit la *Ungra,* punctul de sosire al acestei etape. Aci, ne-am bărbierit pe malul apei, ne-am curăţat şi am plecat în sat. Ungra este un sat format din Saşi şi Români, lucru ce ne-a bucurat foarte mult, pentrucă aveam cu cine schimba o vorbă românească. Şi aci poposim peste noapte odihnindu-ne de oboseala drumului parcurs.

27 Iulie. Ungra.

Ora 5 deşteptarea.

Timpul era înnorat şi eram mai mult ca sigur că ne va ploua.

La ora 6 dăm la larg şi plecăm. Vântul începuse să bată dela vale din ce în ce mai tare. Trebuia să facem efort cât mai mare ca să putem înainta şi ajunge până seara la Făgăraş.

Din această cauză şalele începuse să ne doară îngrozitor. La prânz poposim ca de obiceiu fără să oprim mult şi ne urmăm drumul vâslind din răsputeri. Intr'adevăr nu degeaba ne-am silit, căci

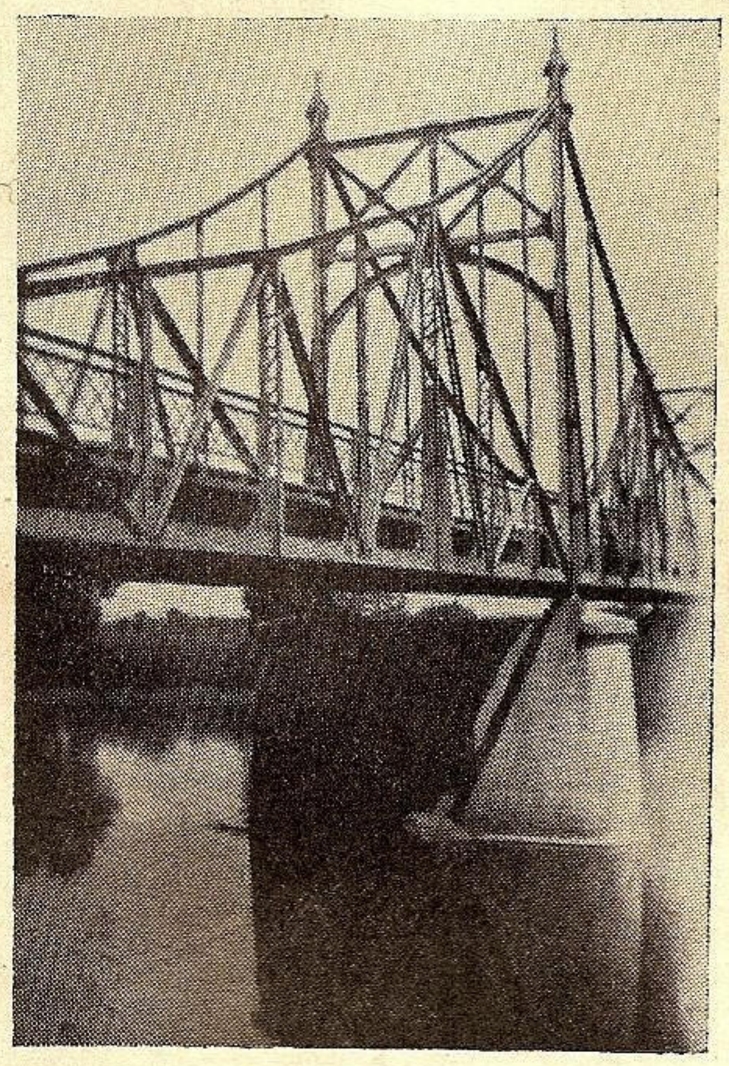
la ora 18, acostăm la marginea orașului ; priponim barca, scoatem toate bagajele și le urcăm într'o trăsură, pe care ne-o adusese jandarmii. La hotelul „Mercur" găsim o cameră mare unde am întins toate lucrurile așezându-le mai târziu într'o ordine impusă de situațiunea noastră și a locului pe unde treceam. Pentrucă era încă de vreme, ne-am dus la poștă unde am găsit scrisori de pe acasă. Vizitarea orașului și a cetății, am lăsat-o pe a 2-a zi, pentrucă era zi de repaus.

Făcusem până aci 1/3 din întreaga distanță.

Obosiți cum eram, am luat masa în oraș și ne-am culcat.

28 Iulie. Făgăraș.

N'am putut dormi așa mult, deoarece eram obișnuiți cu deșteptarea mai de dimineață. Neavând ce face până la ora plecării, consultăm harta, verificăm socotelile restului etapelor, de parcurs, și ne împachetăm din nou toate lucrurile, așezându-le în ordinea trebuinței. Revolverele și carabinele erau ruginite, și abea mai funcționau. Le-am dat unui jandarm să le cureţe ca să le putem folosi la nevoie.



Podul dela Avrig

La ora 8 ne-am dus la Legiune și apoi la Serviciul Technic, spre a lua informațiuni asupra cursului apei. Ne apropiam de *T. Roșu* și trebuia să facem acest lucru. Restul zilei am vizitat orașul, cetatea și parcul. Am putut observa cu această ocazie că orașul este populat numai de români. Mai toate magazinele purtau nume românești ; rar se mai zărea câte o prăvălie cu nume unguresc. Am scris apoi acasă, la cunoscuți, pe unde am ajuns, ce am făcut și ce impresii am cules până aici.

29 Iulie. Făgăraș.

La ora 6.30 am dat la larg și am pornit spre Arpașul de jos. Această etapă am parcurs'o în 8 ore de mers. Curentul apei se întăria din ce în ce. Munții Făgărașului stâncoși, prăpăstioși și plesuvi de felul lor, se văd destul de bine. Mergem paralel cu ei.

Fiind sărbătoare și probabil așa este obiceiul pe aici, toată lumea din satele apropiate de Olt, vin la mal și fac bae, vorbesc și se distrează în felul lor.

Masa de prânz am luat-o la Besim Bak, pe malul drept al Oltului. La ora 16.30 sosim la Arpaș, sub un pod de lemn, tragem barca la umbră.

Incepem cu baia, bărbierit, îmbrăcare și terminăm cu plecarea spre sat. Pe drum aflasem că satul este reședință de plasă și că populația este pur românească.

Am putut observa și admira portul românesc al flăcăilor, țesut din in și cânepă. Pe cap poartă o pălărie mică împodobită cu șnur și cu canafe colorate ; la brâu, chimir de piele, iar fetele și femeile port fote, ie și ilic, colorate în felurite colori, port de o frumusețe rară, ce ar fi de dorit să-l vedem în cât mai multe sate și orașe.

30 Iulie. Arpajul de Jos.

Ora 5, deșteptarea. Suntem în regiunea munților Făgărași, aproximativ 10 km., paralel cu ei. Ne apropiem din ce în ce de defileul T. Roșu. Bucuria noastră este mare, deoarece scăpați și de acest loc periculos, vom opri pentru 10 zile la Govora, unde ne vom odihri și ne vom distra cu familiile noastre ce sunt în așteptarea sosirei noastre. La ora 11.30 am sosit la *Avrig,* în partea de vest a satului. Am acostat lângă podul de sosea ce leagă Avrigul de Sibiu. Fiind foarte mare căldură, a trebuit să stăm vre-o 3½ ore la umbră, în care timp am luat masa, am dormit, am făcut și cafea, fiind pregătiți să ne permitem și acest lux.

La ora 15 pornim din nou. In cale am întâlnit în multe locuri, femei, copii, bărbați făcând baie și plajă. Intr'un loc lângă Porcești, aproape de intrare în defileu, am văzut câteva familii, care petreceau la umbră. Erau foarte veseli, și la apariția noastră, ne-au întrebat de unde venim și unde mergem.

Neapărat că le-am satisfăcut curiozitatea, — rămânând oarecum mirați de tot ce-am făcut până acum, — cât și de ceeace trebuia să mai îndeplinim.

In altă parte, tot pe malul Oltului, am văzut un automobil din Brăila, căruia șoferul îi făcea o curățenie generală în apă.

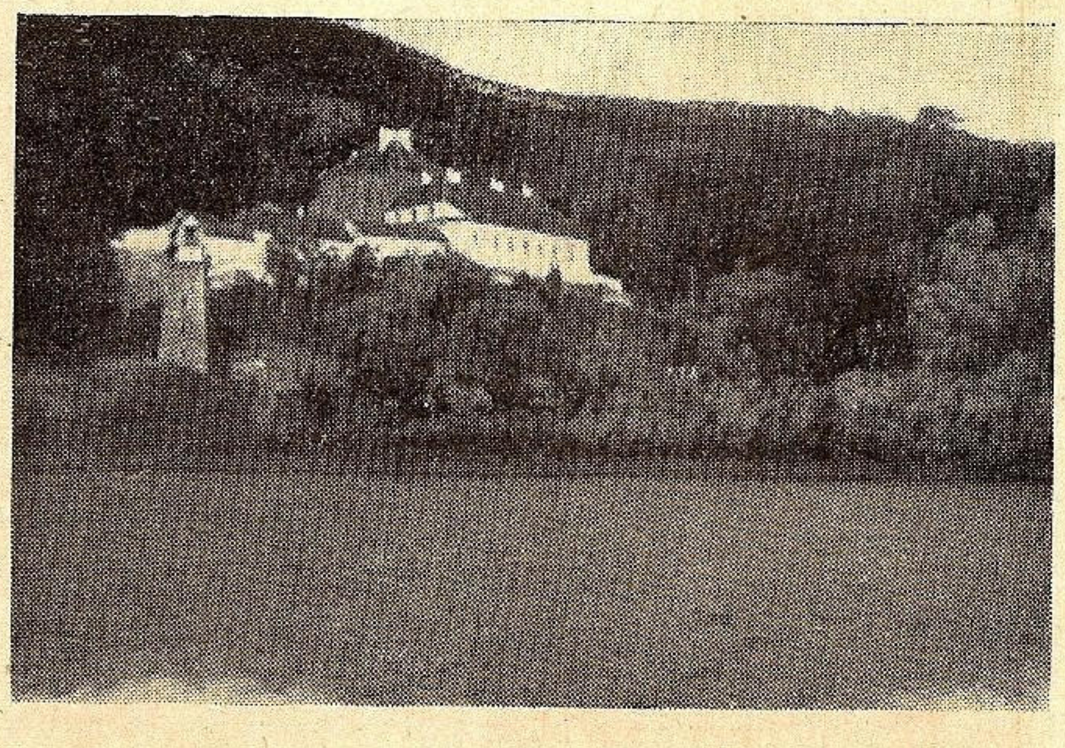
La ora 18 am sosit la *Boița,* ne-am strâns bagajele, le-am legat de barcă pentrucă a doua zi începea pentru noi un parcurs frumos, dar și periculos.

Aci am văzut un orfelinat (T. Roșu) care este așezat pe dreapta Oltului și deasupra șoselei naționale.

Acoperișul este roșu și cred că de aci îi vine și denumirea.

Am putut afla că această clădire este făcută de Maria Thereza. Satul având instalație electrică, fiecare locuință întrebuințează lumină electrică. Masa de seară am luat'o la un local al cărui proprietar fusese pe vremuri pădurar la Stat și vânător, astăzi pensionar. Dela el am putut afla felul cum se comportă Oltul în această regiune, pentru ca să știm ce măsuri să luăm. După aceste măsuri prealabile, — impuse de situația locului, am pornit să ne odihnim.

Căpitan *Virgil Ionescu*



Monastirea Cozia

„Chasse à courre“ la lebede sălbatice cu barca cu pânze

unoscuta revistă franceză „Le Yacht” publică în ultimul său număr o interesantă povestire, din Delta Dunărei, datorită compatriotului nostru d-l Ing. N. Iliescu-Brânceni; ne facem o plăcere să o reproducem, tradusă în românește, pentru cititorii noștri.

Intrunirea acestor cuvinte poate apărea destul de bizară la prima vedere ; dar reprezintă, cu preciziune, aventura — recunosc, destul de excepțională, — ce mi s'a întâmplat, acum câți-va ani, în cursul uneia din călătoriile mele, cu pânze, în minunata Deltă a Dunărei și pe lacurile ce țin de dânsa.

Această regiune, care se întinde pe sute de kilometri și de unde omul lipsește aproape cu totul, a rămas paradisul păsărilor acuatice, care hălăduesc și astă-zi, exact ca în ziua binecuvântată când Dumnezeu a făcut lumea și cerul și apele și toate lighioanele lor.

Navigam, plin vânt din pupa, pe un lac ale cărui maluri dispăreau dincolo de orizont, dar al cărui fund, din contra, era foarte „la îndemână”, de vreme ce derivorul deși ridicat pe jumătate, din când în când, sgâria pământul !

Insule plutitoare, formate din erburi mătăsoase și necunoscute mă acompaniau câte odată, împinse de vânt alături de noi.

Dar, iată că scena pe care o așteptam de câtă-va vreme, se desfășură înaintea noastră, în toată măreția și formele ei obișnuite : turnuri albe, minarete nenumărate, strânse unele lângă altele se ridică sub vânt, drept în fața noastră.

In lumina strălucitoare și caldă pe care soarele de Iulie o revarsă peste oglinda nesfârșită a apelor, aceste minarete fantastice tremură și se micșorează pe măsură ce înnaintăm. Știm bine că nu e decât un „miraj” datorit căldurei întinse care dilată și face să danseze straturile de aer de deasupra apei, dar, cu bună voe, ne lăsăm răpiți de această feerie. Culcați pe punte, vedem încă orașul arab ca din basme ; în picioare, ne dăm seama că albele minarete sânt... gâturi de lebede !...

Sute de lebede albe, plutesc în cârduri, pe întinderea pustie a apelor pe care noi îdrăsnim să le turburăm. Dar, vasul meu, are ca și ele, aripi albe, curbe rotunjite și chiar un gât tot așa de grațios ca al lor, deși cu mult mai lung.

Acum suntem aproape de tot. E limpede că n'au poftă să sboare ; elanul lor e greoi și laborios, așa că, pe această arșiță, ele ar prefera să scape de noi, mai degrabă prin înnot decât prin sbor.

Iată-ne însă și mai aproape. Un moment de supremă ezitare și apoi... un sgomot formidabil, ca acela al mitralierelor ce trag împreună ; sute de perechi de vaste aripi bătând ritmic în apă, sute de perechi de picioare palmate, rotindu-se ca lopețile roților de apă ; cerul se umple de aripi, de pene smulse și de strigăte stridente !...

Observăm atunci că unele, pentru motive necunoscute, nu pot să sboare. Mai târziu vom afla că schimbarea penelor le aduce această împiedicare.

Și cum, de multă vreme doream să domesticesc o pereche de lebede pe lângă villa mea de la Mamaia, îmi vine idea să încercăm a prinde una... cu mâna ! Vasul meu „Pinguin” merge mai iute ca ele, aceasta este evident. Greutatea cea mare este să gonim lebăda, ținând-o mereu sub vântul nostru. Ori-cine face navigație cu pânza va înțelege ușor pentru-ce, și totdeodată câte greutăți prezintă acest program.

Ca și când ar fi înțeles intenția noastră, lebăda virează brusc și încearcă să intre în vântul nostru. Repede, schimbăm bordul : Atenție la cap ! „Ghi”-ul traversează brusc de pe un bord pe altul amenințând să rupă tot ce i-ar sta în drum !

I-am tăiat drumul !

Dar pasărea blestemată, virează încă odată. Și încă o dată trântim și noi „toată cârma tribord”. Din nou Ghiul mătură flancurile vasului. Este o ocazie unică pentru căpitan să-și samene echipagiul (un prieten și un matelot) în apele turburi ale lacului Sinoe.

Cei doi „oameni” sânt culcați pe burtă pe puntea din provă, cu picioarele încârligate de catarg și brațele libere învârtindu-se când în aer când în apă, gata să prindă lighioana infernală, care are aerul să-și bată joc de noi, dar care totuși începe să obosească.

Nenumărate schimbări de bord ; câte-va încercări nereușite de a prinde pasărea mâiastră, o sdravănă ciupitură cu ciocul la braț ; emoție și palpitațiuni ce cresc din minută 'n minută... O jumătate de oră de vânătoare și de manevre de pânză, mai numeroase de cât într'o lună de regate...

Lebăda slăbește din puteri, văzând cu ochi ; acum încearcă să se apere mai mult cu ciocul de cât prin fugă.

Incă o voltă, în plin peste ea... și omul din tribord, cu brațul ciupit și cu vânătăi, reușește să agațe, în fine, gâtul minunat și ridică, triumfal, pe punte, lebăda cea mai albă ce am văzut vr'odată.

Este așa de ostenită încât, odată la bord, nici nu mai luptă ; își întinde gâtul, nemăsurat de lung, pe punte și ne privește cu ochi plini de reproșuri.

Și noi sântem obosiți, dar aventura e prea emoționantă și prea rară ca să renunțăm de a ne mai încerca odată norocul și... dibăcia.

Facem un larg ocol și ne apropiem de o altă lebădă. Alte emoții, alte manevre ; răsturnări brusce de pe un bord pe altul, care fac să vibreze catargul și toate sarturile. Altă jumătate de oră de vânătoare pasionată, de manevre savante, de viață intensă și palpitantă. In fine, a doua pasăre e ridicată la bord și așezată alături de prima, care pare aproape împăcată cu noi.

Le-am construit o curticică jumătate în apă, jumătate pe uscat și trestii, le-am dat toate îngrijirile, am pescuit de două ori pe zi pentru a le da pești vii, pe lângă grăunțele de toate felurile....

Dar, vai !, după patru zile de captivitate și de „grevă a foamei” refuzând ori-ce mâncare, una din ele a murit.

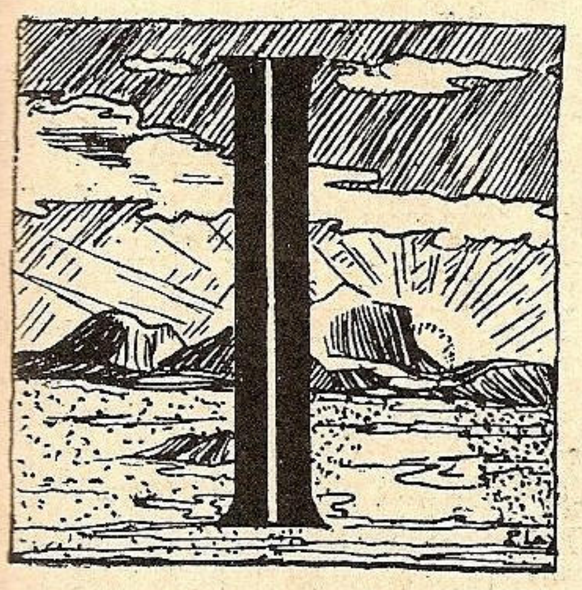
Am înțeles, și am dat imediat libertate celeilalte.

O mai fi trăind ? Și o fi având pui mulți și fericiți, ca 'n basmele copiilor ?

Eu cel d'ântâi aș fi bucuros s'o aflu.

N. Iliescu-Brânceni

Canalul francez între Atlantic şi Mediterana



ntreruperea navigaţiei prin Gibraltar va putea fi întreruptă într'un vii'or apropiat, de 2 ţări :

1) De Anglia, pentru a-şi menţine supremaţia în Mediterană.

Din cauza desvoltărei noilor arme — submarinele şi aviaţia, bazele engleze din Mediterană : Malta şi Cipru — nemai vorbind de altele ce se vor face ad-hoc în insulele greceşti — şi-au pierdut din valoarea din trecut.

2). De Italia, care nutreşte gânduri imperialiste şi reînvierea trecutului, când „Marea Nostrum", era romană.

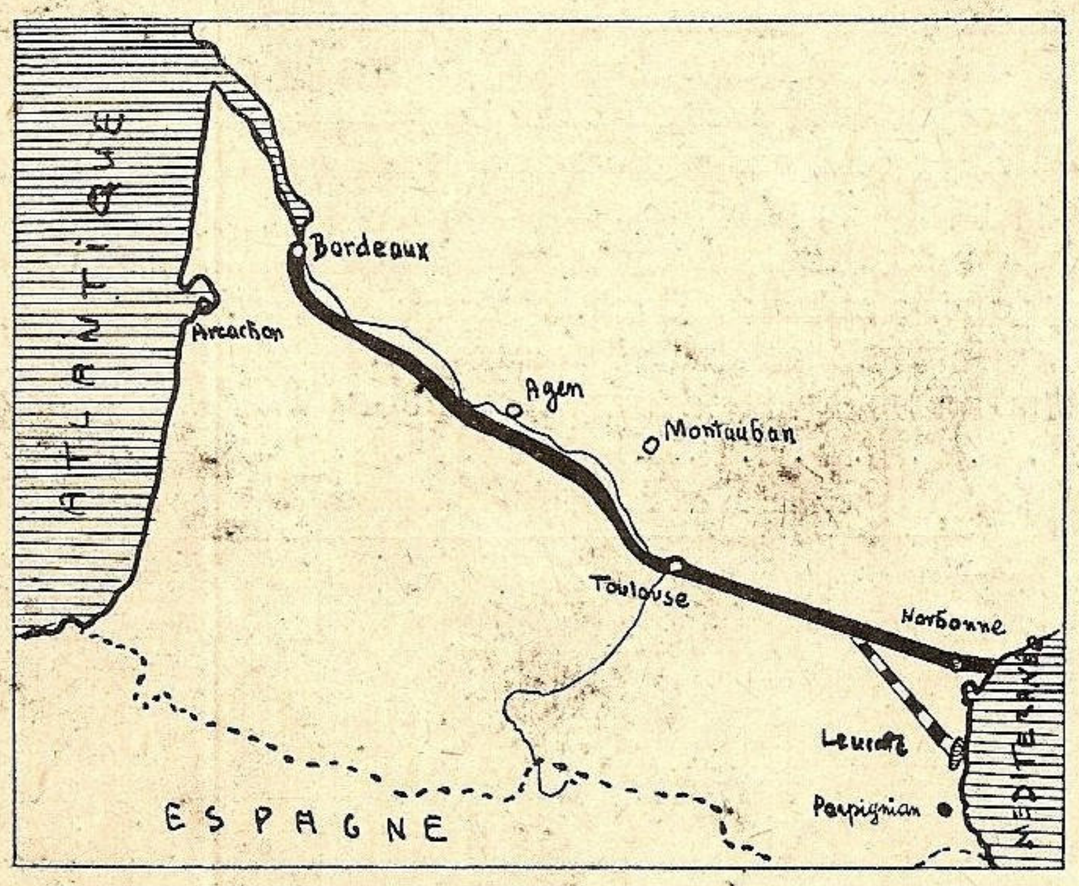
Prin 1890, ideile italiene s'au evidenţiat prin construirea a 4 chiurasate — cele mai puternice în acea epocă.

In prezent având o aviaţie puternică, secundată de o flotă remarcabilă, submarinele şi distrugătoarele jucând rolul preponderant, închiderea Gibraltarului de Italia, e un lucru foarte posibil.

Faţă de cele de mai sus, într'un viitor răsboiu şi neutrii vor avea de suferit din cauza închiderei Gibraltarului, deoarece navele vor avea de întâmpinat vizite şi întârzieri însemnate.

Franţa care depune mari sforţări pentru a-şi asigura o neutralitate prin alianţe pacifice, a studiat posibilitatea închiderei Gibraltarului şi se studiază în prezent un plan pentru a face posibilă, legătura între Atlantic şi Mediterană, — printr'un canal tăiat prin Sudul Franţei. Dintre toate planurile cele mai discutabile sunt ale domnilor : Arcachon-Leucate şi Inginer Augustin Mesnager. Costul s'ar ridica la 12 miliarde franci.

Importanţa acestui canal este enormă : 1) Libertatea şi siguranţa traficului maritim — nemai depinzând de Gibraltar, 2) Scurtarea drumului între porturile oceanice şi sudul Franţei. 3) Intervenţia reciprocă a celor două flote. 4) Desvoltarea rapidă a comerţului în Sudul Franţei. 5) Se va da de lucru la sute de mii de lucrători, etc.

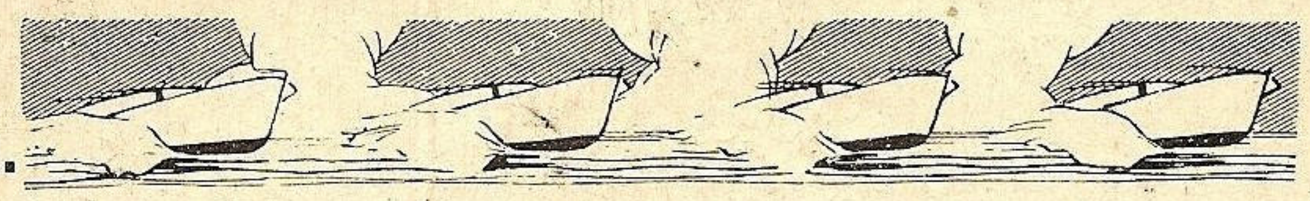


Ca detalii, se poate spune că pentru acest canal, se va utiliza canalul deja existent, numit „Canal Lateral şi Canal du Midi", ce trece prin Beziers, N. de Narbonne, Toulouse, valea râului Garonne, Agen. De aci şi până la Bordeaux valea râului Garonne.

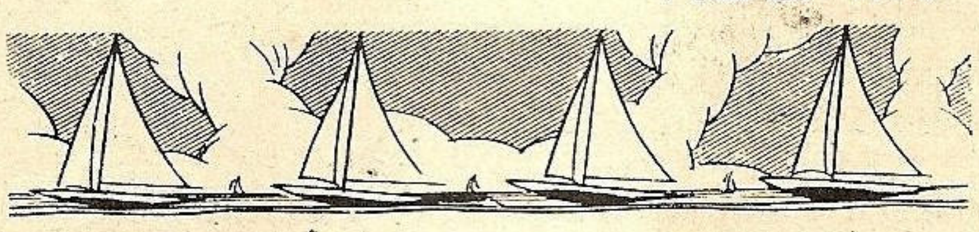
Intreaga chestiune se află în prezent în fază de studiu.

Compilare după *G. L. Numille*

NAUTICA S.A.



REGHIN



FABRICA DE BARCI

IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURĂ

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)

VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină

MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)

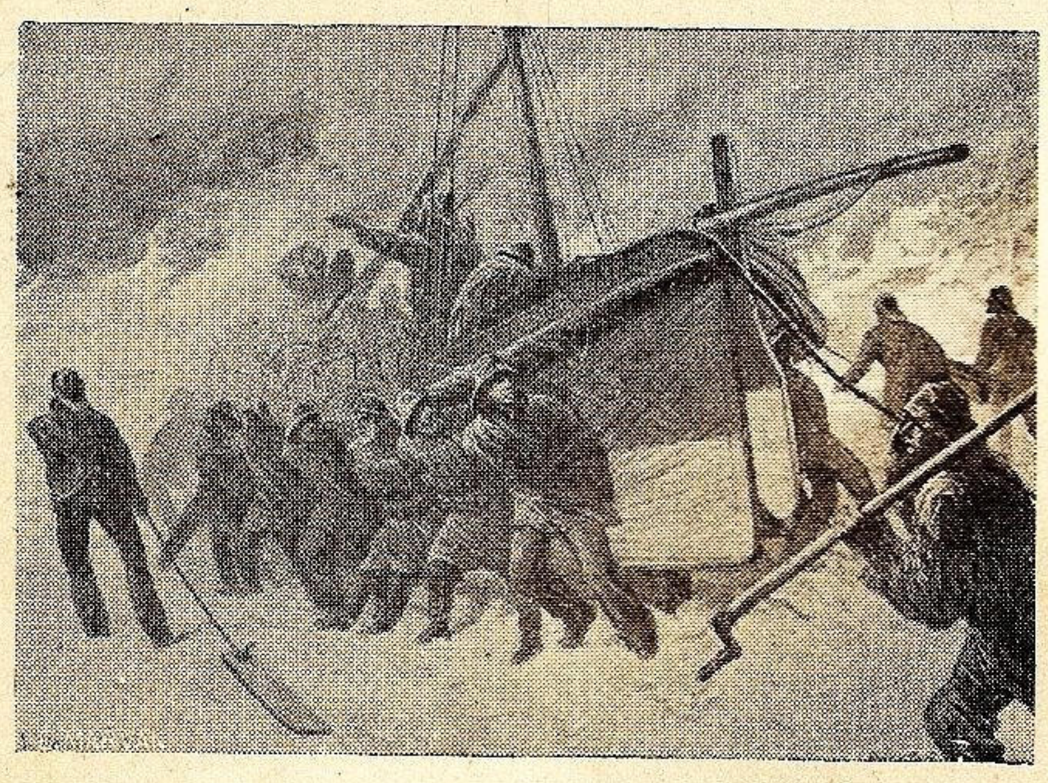
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

E P A V A

de FRANÇOIS COPPÉE

In fața mării, așezați în pragul casei lor,
Văduva marinarului și tânărul ei băiat
Sunt în mare doliu. Vai ! echinoxul de toamnă
A pricinuit groaznice nenorociri pe coasta bretonă ;
Și lată pentru ce, visători în fața cerului de seară,
Femeia și fiul său sunt îmbrăcați în negru.
Ah ! în acest loc liniștit unde, sub briza răcoroasă,
Se 'ndepărtează sveltele bărci de pescuit
Ale căror vele, acolo, albesc pe cer,
Nimeni nu recunoaște acel Ocean crud
Care, anul trecut, în timpul marelui flux,
Intr'o zi, a sfărâmat două zeci de bărci pe coastă,
Și, printre atâtea doliuri de care ținutul e plin,
A mâhnit biata femee și a făcut un orfelin.

. . . . . .



Salvatorii sunt gata, împing barca lor.

Cerul poate fi senin, marea poate fi frumoasă,
Văduva marinarului e posomorâtă și își amintește
Groaznica furtună în care a pierit omul ei.

. . . . . .

— „Este și din greșala lui, a sărmanului meu soț ! —
Zise ea, suspinând, fiului ei care o ascultă. —
Trebue să alergi în ajutorul nenorociților, fără 'ndoială,
Și nimeni n'a făcut-o mai mult decât bravul meu Matei.
Dar să 'nfrunți astfel moartea, este să 'ncerci pe D-zeu ...
Nu s'a văzut nici odată o astfel de maree.
Tatăl tău era acasă ; barca sa se înapoiase ;
El zicea, mâncându-și supa : — „Trebue să fii
Nebun să te găsești pe mare pe acest vânt de N. E. !"
După dejun, Matei își ia pipa și-o aprinde,
Și se duce să o fumeze afară, cum avea obicei.
Acolo, cu tot timpul rău, erau câțiva
Cari priveau sărind și spumând valurile,
Când, deodată, iată că omul meu observă,
Inspre stâncile St.-Pierre ,o corabie cu 3 catarge...
Sfinte Isuse ! N-a durat mult. Intr'o clipă,
Nenorocita corabie se sfărâmă de stâncă.
— „O barcă !" — zise Matei... Eram înspăimântată :
Ceilalți îi arătară marea demontată
Și valul furios care arunca pietre.
— „O barcă ! — repetă tatăl tău. — Să-i salvăm !
O barcă în mare sau suntem niște lași !
A mea, dacă vreți, căci la lucrurile cele mai grele
Este bună ; nu se teme nici de val, nici de vânt,
Și eu am botezato cu frumosul nume : *„Inainte !"*....
Ah ! Oamenii sunt nebuni, Ștefane !... Ei porniră
Și toți au perit, toți... La ora când se retrag
Apele, m'ai văzut mergând, toată iarna,
In fiecare zi, atât de departe ca și refluxul.
Dar Oceanul care moare la picioarele mele și le spală
Nu a aruncat nici odată cea mai mică epavă,
Nici din marea corabie și nici din sărmana barcă...
O micuțul meu drag ! Sărmanul meu Ștefan !
Să nu te duci pe mare... tu știi, îți am promisiunea...
Preotul te iubește și tu-l ajuți la liturghie ;
El te învață să scrii... Ei bine, acesta e destinul tău,
Vei deveni preot și vei vorbi latinește.
Și apoi, departe de aceste valuri al căror zgomot
mă 'nspăimântă,
Când tu vei fi preot, eu voi fi servitoarea ta.
Să nu te faci marinar !... Dealtfel, mi-ai promis"....

. . . . . .

Băiatul tace. El se gândește la mici săi amici,
La acei ștrengari pe cari îi vede, îndată ce dimineața
strălucește,
Pe bordul unei bărci, mergând să vâslească,
In timp ce el nu 'ndrăsnește, sfiosul orfan,
Să împingă o vâsiă, nici să înoade o frânghie
El a promis, el vrea să asculte pe mama sa.
Dar, când preotul, închizând catechismul,
Ii zice : — „Du-te de te joacă !" și când e liber înfine,
Suflecat până la genunchi și pe nisipul fin
Mergând cu picioarele goale, aleargă repede pe plajă,
Fiul marinarului caută să-și înșele visul.
Dar simțind asprul vânt suflând în părul său
Și apa rece ridicându-se pe pulpele sale nervoase,
Văzând în depărtarea lovitura valului răutăcios
Care se sparge acoperind de spumă faleza,
Umplând un coș cu crevete, căutând
Vre-un hidos homar pitit sub o stâncă,
Sau să prindă peștele în fuga sa rapidă
Aceasta nu ajunge pentru un băiat întreprinzător,
Nu ! dorința sa arzătoare, este o barcă mișcătoare,
Cu vela sa rotundă și cele două flocuri în vânt
Și lestul de pietre umede care o îngreuiază,
Este drumul spre orizontul îndepărtat, e largul
Cu hula sa puternică și suflarea sa amară,
E beția de a merge pe această vastă mare
Al cărei parfum îl îmbată și al cărei ritm îl atrage...
Și iată că de lungi luni îndură acest martir !

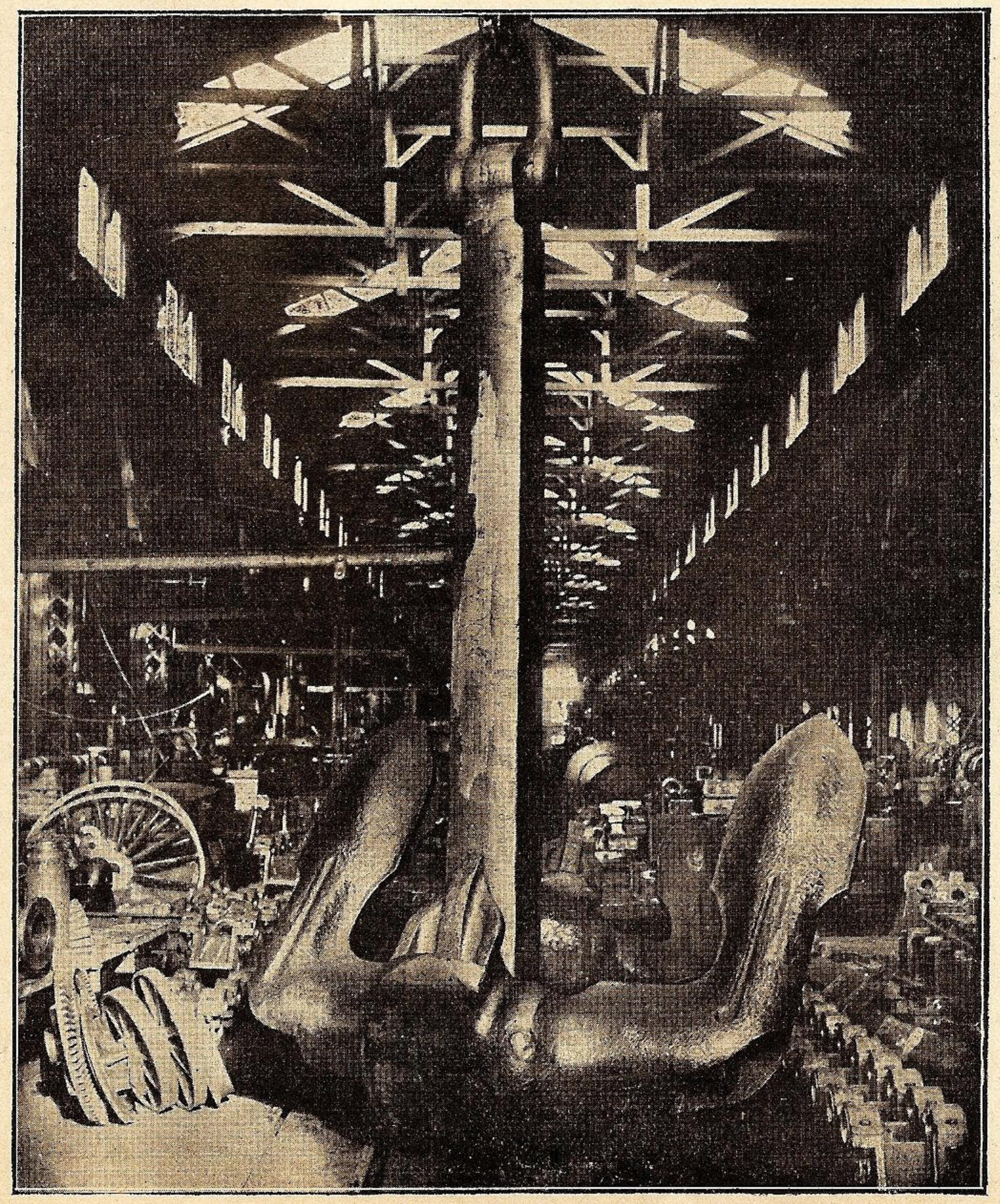
. . . . . .

Dar timpul trece. Din nou un echinox teribil
Și marinarii din port, într'o zi, vorbind între ei,
Tot ca anul trecut, pe marea în delir,
Se semnalează o navă nenorocită
— Un bric, de data aceasta, — care se lovește de recif.
La fiecare val, el tresare convulsiv
De parcă ar fi horcăitul naufragiului.

. . . . . .

— „O barcă în mare ! oameni de curaj !"
Zise cineva. Nici unul din ei n'a putut, desigur, uita
Camarazii morți în toamna trecută ;
Dar iată că o barcă în grabă se armează.
Mama lui Ştefan e acolo, plină de spaimă,
Ea strânge în brațe pe fiul său și-îi zice foarte încet :
— „Tu știi, mi-ai promis-o... nu te vei duce !'
Şi, cu ochii măriți și mușcându-și gura,
Băiatul nu răspunde nimic, ci privește, sălbatic,
Pe bravii camarazi cari pregătesc barca.
Deodată, o masă întunecată și grea de apă
Se prăbușește cu zgomot, acoperind totul cu spumă,
Şi aruncă înaintea orfanului o epavă,
O scândură putrezită și roasă pe care băiatul
A distins deja acest cuvânt : *Inainte !*
Atlanticul a scos din fundul vizuinei sale
Această rămășiță a bărcii. E o poruncă a tatălui !
Salvatorii sunt gata, împing barca lor ;
Şi, smuncindu-se din brațele mamei sale, Ştefan
Sare lângă ei, apucă în pripă o ramă...
Şi iată-i plecați cu enormul val !
. . . . . .
Cu câtă înfiorare sunt urmăriți !
Sfântă Fecioară ! iată acel val de fund...
Sunt răsturnați... Nu ! barca se redresează...
Ea va atinge, ea atinge nava în primejdie...
Era timpul, bricul se pleacă înspăimântător...
Ei revin la mal... Iată oameni de inimă !
Cât sunt de încărcați ! Apa este până la bordaj.
— „Câți a-ți salvat ? — Intregul echipaj !
— Ura ! — Iute ! aruncați o frânghie... Ajutați-ne"...
Şi, în timp ce, veseli, sărind pe pietre
Salvatori și salvați, prin spuma amară,
Bravul Ştefan zise sărmanei sale mame,
Care cu brațele îndoite îl cuprindea plângând :
— „Mamă, nu mă certa... Tata e așa de mulțumit !"

trad. de Lt. BRANDABUR



REŞIŢA

MATERIALE
PIESE
și
PĂRȚI
pentru
CONSTRUCȚII
NAVALE

EUROPOLIS

(Sulina)

Memoriei lui JAN BART

Ce mână evadată din „Galère"
A'nfipt lacustra ta domnie 'n ape ?...
Şi câte vânturi rupte din „Putere",
Gonit-au către tine să s'adape !...

Picioarele-ţi vrăjite de lumină,
— Din pulberea de aur de pe ape —
Săltau în spasm, fiorul să nu-ţi scape,
In feeria ta de cupe plină !

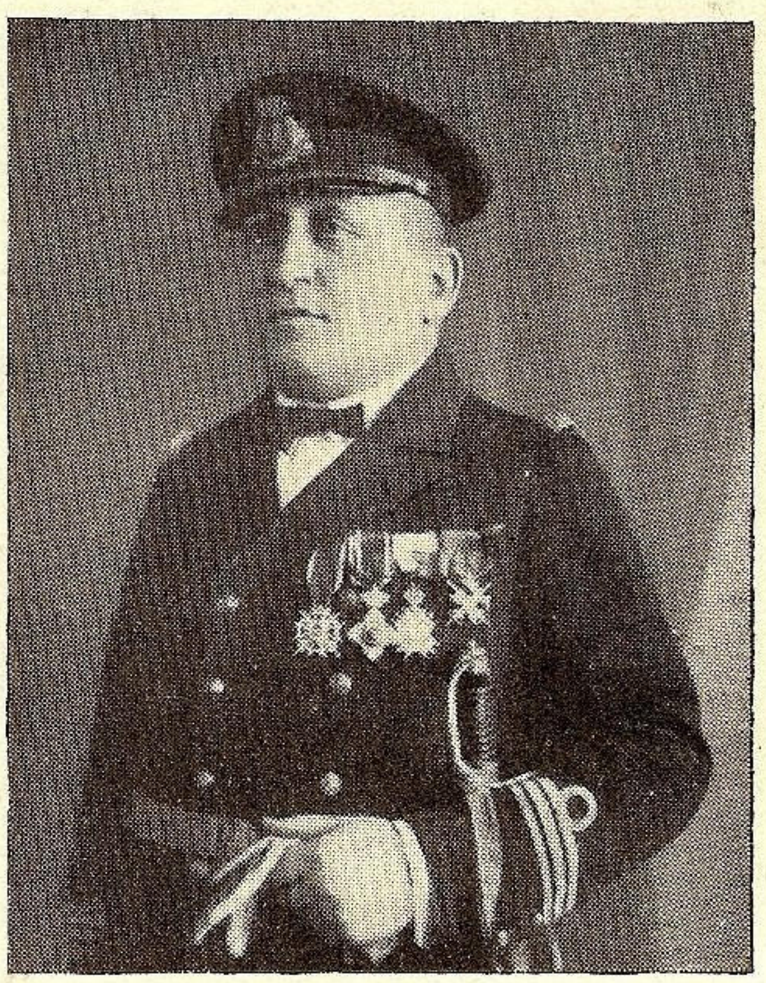
De aur chipul şi făpura-ţi fură ;
Iar trupul marmoră de Caràra...
Condotieri, din lumea Doamnei Clàra,
Să-ţi cânte 'n plâns de strune, apărură.

Din foşnetul de trestii pornesc şoapte...
S'aud, mereu, cum valurile bat...
O umbră trece 'n sbor spre eterna noapte,
Cântând un panegiric lui Jean Bart !...

TITUS MODIGA

† Căpitanul Şuţu M. Victor, inspector principal N. F. R.

Incă un camarad care ne-a părăsit ! L'am cunoscut de când era elev în şcoala de marină, care a dat atâţia maeştri de valoare marinei militare, iar celei comerciale. S. M. R., României şi N. F. R. comandanţi de elită. Harnic elev, inimos marinar, era printre cei dintâi.



† Căpitanul Suţu Victor

Născut în 1883 pe malul Siretului, după ce a terminat gimnaziul la Iaşi, şi şcoala de marină, a trecut la N. F. R. unde printr'o muncă stăruitoare a urcat treaptă cu treaptă, — 1906 ofiţer fluvial, 1913 comandant, 1922 căpitan principal, 1922 inspector fluvial iar din 1932 inspector principal la N. F. R. şi membru în consiliul de administraţie al casei de ajutor P. C. A.

In campania din 1913, în calitate de comandant al vasului „Alexandru cel Bun" a făcut transporturi de trupe. In războiul de întregire a comandat remorcherul „Petru Rareş", care a ajutat la evacuarea porturilor Brăila şi Galaţi, cu care prilej a dat dovadă de un curaj deosebit, remorcând noaptea, pe sub focul bateriilor dela Isaccea cele mai lungi şi grele convoiuri, iar în partea doua vasul a fost transformat în dragator de mine.

Pentru meritele sale a fost răsplătit cu Serviciul Credincios, Coroana României, Steaua României, Sf. Ana şi Sf. Sava.

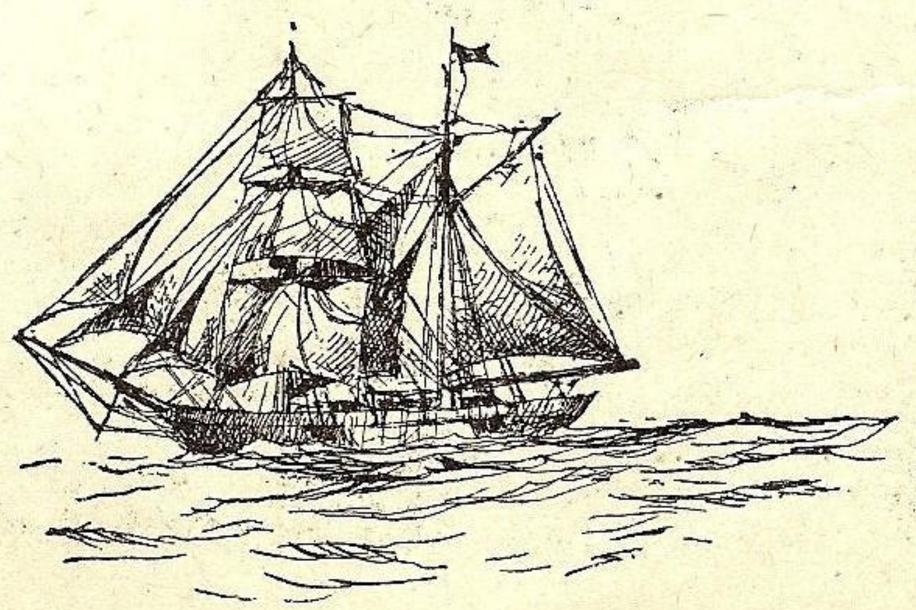
Pornind de jos, dela timonier şi ajungând la treapta de inspector principal, nu a uitat greutăţile celor umili, viaţa aspră a marinarului, şi cu sufletul lui blând, a luptat pentru intronarea dreptăţii şi îndulcirea vieţii pe bord.

Munca istovitoare din trecut, mai ales războiul, au lăsat urme invizibile, cari au răbufnit târziu, spre a-l răpune, cu toate îngrijirile medicilor şi a devotatei soţii.

Amintirea lui va rămâne încă, printre cei cari l'au cunoscut, atât cei mai bătrâni, cari l'am apreciat de când era copil promiţător, cât şi colegii pe cari marea şi Dunărea i-a risipit, dar mai ales printre inferiorii lui care-l considerau ca un părinte.

Domnul să-l aibe în paza sa.

C-dor Negulescu



ACTIVITATEA SECŢIILOR

CETATEA ALBĂ

Potrivit art. 18 din statutele Ligei Navale Române, d-l Preşedinte a convocat pentru astă-zi 23 Februarie 1936 orele 10 dimineaţa cu invitaţiunea nr. 37/936, în adunare generală ordinară, toţi membrii L. N. R. Secţia Cetatea-Albă, în Sala Căminului Cultural Cetatea-Albă, la ordinea zilei fiind :

1) Darea de seamă asupra activităţii secţiei pe anul 1935.

2) Descărcarea comitetului de direcţie asupra gestiunei băneşti pe anul bugetar 1935.

3) Cooptarea în Comitetul de conducere a unui membru şi a unui supleant, în locul celor mutaţi din localitate.

4) Alegerea cenzorilor şi supleanţilor pe anul 1936.

5) Bilanţul Secţiei pe anul 1935.

6) Lista nominală a membrilor înscrişi în această secţiune, cum şi alte diferite chestiuni în legătură cu activitatea secţiunei.

D-l Preşedinte în conformitate cu art .22 din statute, constată numărul membrilor prezenţi cu drept de vot ; Consideră constituita adunarea generală, şi declară şedinţă deschisă, după care, apoi d-sa a citit darea de seamă asupra activităţii acestei secţiuni pe anul 1935.

S'a dat cuvântul d-lui Cenzor Lev Steinberg care a dat citire dării de seamă a cenzorilor asupra gestiunei financiare a secţiei, pe care a găsit-o în perfectă regulă şi cere aprobarea ei.

D-l Preşedinte punând la vot aprobarea gestiunei, financiare, adunarea aprobă prin umanitate gestiunea financiară, pe anul 1935 şi dă cuvenită descărcare.

S'a dat citire inventarului acestei secţiuni, cum şi a listei membrilor înscrişi în această secţiune cu plata cotizaţiei la zi.

S'a supus aprobării adunărei generale cooptarea d-lui Locot. de marină *Muşat Ion*, în locul d-lui Locot. de marină Nicolescu Ioan, mutat din localitate şi a d-lui *Mihail Rutta*, supleant în locul d-lui Locot. Nemeş Alexandru mutat la Sibiu, şi adunarea aprobă cu unanimitate aceste cooptări.

Intru'cât cenzorii secţiei, cât şi supleanţii lor ,au fost aleşi pentru un an, d-l preşedinte, în conformitate cu art. 45 din statute propune adunării generale alegerea pe anul în curs 1936 a altor cenzori, sau realegerea acestora.

Adunara aprobă ca actualii cenzori şi supleanţi să fie realeşi şi pe anul în curs 1936.

D-l Cenzor *Lev Steinberg*, în numele adunării aduce mulţumiri comitetului de conducere pentru munca depusă, în desvoltarea activităţei acestei secţiuni.

D-l Preşedinte exprimă mulţumirile sale atât membrilor care au lucrat parte, cât şi celorlalţi participanţi cari ne-au dat un preţios concurs, pentru realizarea înfăptuirilor ce s'au putut face până în prezent, fiind convins că, şi pe viitor vom avea acelaş concurs pentru o cât mai mare desvoltare a acestei secţiuni.

Ne mai fiind nimic la adunarea zilei, D-l Preşedinte ridică şedinţa.

* * *

Secţia Ligei Navale Române din judeţul Cetatea-Albă şi-a început activitatea dela 1 Ianuarie anul 1935.

Secţia Ligei Navale Române din Cetatea-Albă, şi-a propus să strângă în jurul ei pe toţi acei cari iubesc sportul maritim şi marea, şi a da toate silinţele pentru a mări acest cerc şi a face tot posibilul ca să se desvolte acest nobil sport şi cunoştinţa mărei atât de necesar naţiunei noastre.

Bugetul acestei secţiuni a fost aprobat în suma de lei 50.418 însă din cauza crizei n'a putut să fie executat complect, din cauza secetei care a bântuit judeţul nostru şi care a oprit orice activitate ; totuşi se vede că sforţările noastre n'au rămas fără efect şi activitatea secţiunii a fost privită cu multă încredere şi simpatie răspunzând necesităţilor locale pentru că s'a putut executa bugetul secţiei la suma de 36.348 lei, din care 31.969 propriu zis încasările bugetare, iar 4.379 lei costul revistei şi a obiectelor vândute pentru centrală.

Comitetul ales şi aprobat de către Centrală a ţinut 8 şedinţe în cari şedinţe s'a resolvat diferite chestiuni şi a îndrumat activitatea acestei secţiuni.

Membrii Secţiunii L. N. R. a avut în aceasta campanie următoarele ambarcaţiuni proprii şi anume : 7 cuttere, 6 şalande şi 2 specialităţi.

1) un cutter D-l Calust Asvadurov avocat, Preşed. Secţiei
2) „ „ „ Gabr. Bărăgăuanu judec. Preş. Vice reş.
3) „ „ „ Leonid Maximov, casierul secţiei
4) „ „ „ Nicolae Paruta, membru
5) „ „ „ Mihail Melnicov, membru
6) „ „ „ Florin Soiu, membru
7) una şalandă propriet. Secţiei L. N. R.
8) „ „ „ Secţiei L. N. R.
9) „ „ „ D-lui Gabr. Bărgăuanu vice preşed.
10) „ „ „ D-lui Alex. Mutafolo membru
11) „ „ „ D-lui Iosef Evenhari membru
12) „ „ „ D-lui Alexandru Fainberg
13) una baidarcă propriet. D-lui Alex. Mutafolo
14) un cutter propriet. D-lui Dumitru Verdeş
15) un cutter propriet. D-lui Căpitan Negulescu.

Aceste ambarcaţiuni neputând satisface pe toţii membrii ligei iubitori ai sportului nautic, secţiunea a mai construit două şalande care au fost puse pe apă la începutul lei Iunie, notate la punctele 7 şi 8.

Aceste două ambarcaţiuni au costat suma de 5475 lei, şi au fost puse la dispoziţia atât a membrilor secţiei cât şi numerosului public cu plată, (cu preţ redus pentru membrii) aducând un venit brut în suma de 2.935 lei, iar venit nett a fost de lei 1.980.

Simţindu-se nevoie de ambarcaţiuni cu vele, comitetul a luat hotărârea în şedinţa dela 4 Septembrie 1935, de a construi două cuttere moderne cu velle şi cu derivor, care vor fi lansate pe apă în primăvara anului 1936.

Aceste cuttere sunt puse pe cală, iar construcţia corpului din lemn este aproape terminată şi vor fi puse la dispoziţia membrilor ligei, având un echipagiu stabil compus din tinerii membrii ai cercului nautic de pe lângă această secţiune. Preţul acestor cuttere se va ridica până la 30—35.000 lei din care, din bugetul anului 1935 s'a cheltuit suma de 16.219 lei.

Secţia posedând aceste două cuttere moderne, iar membrii ei având la anul un număr de 10 cuttere astfel că după cum am anunţat, în vara anului 1936 vom putea face regate atât cu ocazia serbărei zilei apei cât şi cu ocazia serbărilor ce se vor organiza de această secţiune cu scopul de a propaga cât mai mult acest nobil sport şi a aduce mai mulţi aderenţi în sânul ligei.

Pentru ziua de 15 August ziua marinei, ne vom strădui să trimitem câteva din cutterele noastre la Constanţa pentru a lua parte la serbările de acolo, participând şi la regate.

In anul 1935, în afară de plimbările efectuate obişnuit pe limanul Nistrului, două din ambarcaţiunile noastre şi anume : Cutterele „Zefirul" proprietatea d-lui Jude Preşedinte de Tribunal Gabriel

Bărgăuanu, vice preşedinte al secţiei, a făcut o călătorie dela Cetatea-Albă la Constanţa iar cutterul „Meduana" proprietatea d-lui Leonid Maximov, casierul secţiei, a făcut o crucasadă cu echipagiul compus din proprietar, Alexandru Moşneagă student şi Alexandru Simon funcţionar, în Marea Neagră, ajungând dela Cetatea-Albă până la Dunăre, efectuând escale în toate staţiunile balneare, ce se află pe litoralul Mării Negre, organizând în unele staţiuni şi puncte de salvare.

Pentru a desvolta mai mult şi a se uni între ei spotsmenii şi a îndruma în această direcţie tineretul dornic de a practica acest sport, secţia L. N. R. în şedinţă dela 4 Septembrie 1935, a hotărât: înfiinţarea unui *cerc nautic şi cercul de studii,* sub preşedinţia d-lui Gabr. Bărgăuanu având ca membrii pe d-nii Lt. Comandor rez. Alexandru Ballas, Locot. Muşat Ion, Rutta Mihail şi Alexandru Mutafalo. In care scop s'a elaborat şi un statut în acest sens.

In vara anului 1935, d-nii Mihail Melnic, Anatolie Ivanov şi I. Gherovici membrii ai Ligei Navale Române, au salvat dela înnec în staţiunea balneară Budachi-Cordon pe d-l doctor Laşcov, care a adresat d-lui preşedinte al secţiunii o scrisoare de mulţumire pentru curajul cu care au procedat la salvarea sa aceşti tineri, pentru care lucru le aducem şi noi mulţumirile noastre recunoscătoare.

Având în vedere că pe toată întinderea atât a malului limanului Nistrului cât şi a Mării Negre, nu există nici o staţiune de salvare, secţiunea în şedinţa de la 4 Septemvrie 1935, a hotărât înfiinţarea unei secţiuni de salvare pe lângă secţia L. N. R. având un statut elaborat în acest sens.

Aceste staţiuni au o foarte mare importanţă şi sunt extrem de necesare întrucât în fiecare an apa mării răpeşte multe victime omeneşti, care ar fi putut fi salvate.

Secţiunea noastră studiind această chestiune şi neavând mijloacele propii pentru a creia pe contul acestei secţiuni staţiuni de salvare, necesare pe litorarul acestei judeţ, a hotărât înfiinţarea unei secţiuni de salvare conform statutului, alegând un comitet sub prezidenţia d-lui Prefect al judeţului Cetatea-Albă Grigore Boerescu având următoarea compunere:

1) D-l Grigore Berescu, Prefectul judeţului Cetatea-Albă. Preşedinte. 2) D-l Emanoil Mănescu, Primarul Muncipiului Cet.-Albă. Vice-Preşedinte. 3) D-l Preşedinte sau vice-preşedinte al secţiei L. N. R. din Cetatea-Albă. 4) D-l Muşat Ion, Locotenent din Marina Regală, membru. 5) D-l Doctor Gheorghe Radu, Medicul primar al spitalului Municipiului Cetatea-Albă, membru.

Nevoile actuale de salvare cer în afară de staţiuni permanente înfiinţate pe timpul sezonului balnear şi a câte unui post fix cu o barcă mică la fiecare staţiune balniară (în număr de cinci) pentru a putea veni în ajutorul publiicului la nevoie.

In ziua de 11 Mai 1935, secţiunea a organizat un ceai dansant în saloanele Prefecturii de judeţ, din localitate, care a avut un succes foarte mare atât din punct de vedere moral cât şi material, iar la dispoziţia publicului fiind pus un bufet foarte bogat, strâns în mod benevol de către un comitet de doamne sub prezidenţia D-nei Elena Bărgăuanu membră în această secţiune; Venitul nett dela această serbare s'a realizat în suma de lei 10.338.

In urma adresei Centrale cu No. 690/935, secţiunea a organizat serbarea zilei apei în ziua de 30 Iunie 1935, având următorul program:

1) Ora 10 dimineaţa, s'a oficiat serviciul religios. — Sfinţirea apei, de către un sobol de preoţi ai Catredralei Cetatea-Albă, răspunsul fiind dat de către corul orfilinatului de fete Cetatea-Albă, în prezenţa D-lui Prefect de judeţ Grigore Berescu, a D-lui Colonel nari din localitate cum şi a unui numeros public.

2) Cuvântarea ocazionale ţinută de D-l Preşedinte al Secţiei Cetatea-Albă, avocat Calust Asvadurov, arătând însemnătatea zilei apelor, ce este viaţa pe apă, cum şi scopul urmărit de L. N. R., îndemnând pe toţi a da concursul acestei instituţiunii pe apă, atât de necesară ţării noastre.

3) Concursul de înot distanţă 200 netrii reuşind în ordinea următoare:

A) Doncenco Ion, elev liceu primul I lei 200
B) Grişcov Valentin cercetaş marinar prem. II „ 100
C) Buraga Vladimir elev liceu „ III „ 50

4) Concursul de rame cu bărcile L. N. R., formate din echipagiile Staţiunei Liman, conduse, una de către maenstru Marchidan, iar a doua de către maestrul Ioniţă.

5) Concursul de vele între bărcile pescăreşti.

6) Scondrul cu purcel; premiul a fost câştigat de către un marinar dela Staţiunea Liman.

7) Plimbarea publicului cu şalupa şi cutterele membrilor secţiei L. N. R. care a fost puse la dispoziţia numerosului public în mod gratuit, dela orele 11—14 p. m.

Serbarea a avut loc pe dana grupului de vase militare, care a fost foarte frumos povoazată cu flori şi verdeaţă.

Seara s'a organizat pe ţărmul limanului în portul militar, o serată veneţiană cu preţiosul concurs dat de D-l Locot. de marină Muşat Ion, Comandantul Grupului de Vase Liman, împreună cu întregul echipaj de sub ordinele d-sale, serbare care a avut un succes foarte mare, participând peste 400 de persoane, compusă din întreagă intelectualitate a oraşului.

Portul a fost iluminat feeric de către uzina electrică, formând în ansablu lor culorile naţionale.

La dispoziţia publicului a fost pus un bufet foarte bogat, a fost delectat atât dimineaţa cât şi seara de muzica cât şi jazul Regimentului 35 Infanterie din localitate, puse la dispoziţia L. N. R. de către D-l Colonel Popp Comond. Reg. 35 Inf. atât D-l Prefect al judeţului cât şi D-l Primar al Muncipiului Cetatea-Albă, ne-au dat un preţios concurs, pentru reuşirea acestei serbări.

Având în vedere că publicul a primit cu mare dragoste şi entuziasm serbrile organizate de noi, în anul 1936, afară de ceaiul dansant obişnuit care-l dăm la începutul anului, în salonele Prefecturii de Judeţ din localitate, vom căuta să organizăm cât mai multe serbări pe apă atât cu scop de propagandă cât şi pentru mărirea fondrilor secţiunii, vom căuta ca şi la aceste serbări să participe toate ambarcaţiunile ligei şi a le membrilor ei pentru plimbarea publicului.

In caz că vom putea aduna adeziuni suficiente vom interveni la Direcţiunea N. F. R. sau S. M. R. pentru a pune la dispoziţia noastră un vapor cu care să se facă o plimbare dela Cetatea-Albă, pe Dunăre sau pe mare până la Constanţa.

Cea mai mare piedică în desvoltarea activităţii acestei secţiuni este că până astăzi nu s'a rezolvat chestiunea cu desemnarea unui loc în portul Cetatea-Albă, propriu atât pentru ambarcaţiunile Ligei cât şi pentru construcţia unui local destinat scopurilor secţiei L. N. R.

Deşi am intervenit atât la Centrala prin adresa noastră No. 23 din 27 Martie 1935, cât şi la inspectoratul General al Navigaţiunii şi porturilor cu adresa No. 128 din 15 Iunie 1935, cerând a ne pune la dispoziţie locul cel mai indicat necesar acestei secţiuni şi anume locul cuprins între danele ocupate de grupul de nave Liman, şi dana plajei comunale, precum şi clădirea fostă proprietate a Crucii Roşii ruse, pentru salvare pe apă, însă până astăzi această vitală chestiune nu este resolvată definitiv.

Intr'adevăr Căpitănia Portului Cetatea-Albă, prin adresa No. 230 din 12 Iunie 1935, a desemnat locul de staţionare al ambarcaţiunilor noastre, pe locul unde noi am cerut, însă Batalionul de Grăniceri, prin adresa No. 695/935 ne-a comunicat că ambarcaţiunile noastre nu pot staţiona pe locul indicat de Căpitănia Portului Cetatea-Albă, şi care este cel mai potrivit fiind în vecinătate cu grupul

vaselor Liman, de sub comanda Locotenentului Mușat Ion, care împreună cu tot echipagiul de sub ordine ne dă deplin concurs. In activitatea noastră, iar navele noastre pot fi în deplină siguranţă atât dela intemperii şi furtună cât şi de furturi fiind păzite de acești bravi marinari.

Batalionul de Grăniceri ne obligă a ţine ambarcaţiunile la pichetul de Grăniceri, loc care este complect nepotrivit pentru staţionarea ambarcaţiunilor, având malurile murdare şi fiind aşezate într'o poziţie nepo'rivită atât din punct de vedere al siguranţei cât şi de furtuni, fiind expuse vânturilor dela nord şi dela răsărit.

Acest conflict între autorităţi trebue să fie resolvat neapărat până la campania anului 1936, pentru că altfel mulţi din membrii ligii nu vor să dea ambarcaţiunile lor pe apă dacă nu vom avea un loc în port potrivit pen'ru staţionarea ambarcaţiunilor şi vom fi priviţi de grăniceri, nu ca o instituţie folositoare naţiunei, ci la rând cu pescarii cari trebuesc păziţi şi supravegheaţi.

Grupul de Vase Liman, construind o cazarmă pentru trupă, pe dana No. 1, această secţie i-a dat concursul necesar, punându-i la dispoziţie lemnănia trebuincioasă acoperișului etc. aceasta pentru concursul permanent ce ni s'a dat de către acești marinari români cari cu tot sufletul ne ajută în îndeplinirea operei naţionale ce o face Liga Navală Română.

Deasemeni în şedinţa dela 21 Septembrie 1935, comitetul secţiei a luat hotărîrea de a aranja un loc pentru patinaj în port, lângă Grupul de Vase Liman, cu scopul de a-i da o cât mai mare desvoltare acestui sport a mării fondurile Ligii.

In această scurtă dare de seamă noi putem vedea tot ce s'a realizat în primul an al activităţii noastre, — şi păşim cu toată încrederea în anul 1936, cu credinţă că vom avea tot concursul necesar al cercurilor locale cât şi ajutorul trebuincios din partea Centralei L. N. R. pentru ca să putem efectua întocmai programul propus, fiind încrezători că vom strânge în jurul nostru cât mai mulţi oameni de bine, pentru a desvolta o cât mai mare activitate a Ligii Navale Române.

Pentru anul 1936, prezentăm şi bugetul în suma de lei 42.000 care l-am alcătuit pe baza încasărilor din anul trecut 1935 şi pe care credem că-l vom depăşi dacă va fi un an îmbelşugat în recoltă.

Exprim toate mulţumirile mele Comitetului de direcţie şi cenzorilor cari şi-au dat toate silinţele pentru desvoltare activităţii acestei secţiuni.

Președintele Ligei Navale Române
Secţia Cetatea-Albă
CALUST AZVADUROV

SULINA

Duminică, 23 Februarie a. c., a avut loc, în salonul Cercului Marinei Regale, unde este şi sediul Secţiunii Sulina a L. N. R., adunarea regională ordinară anuală a membrilor Secţiunii Sulina a L. N. R.

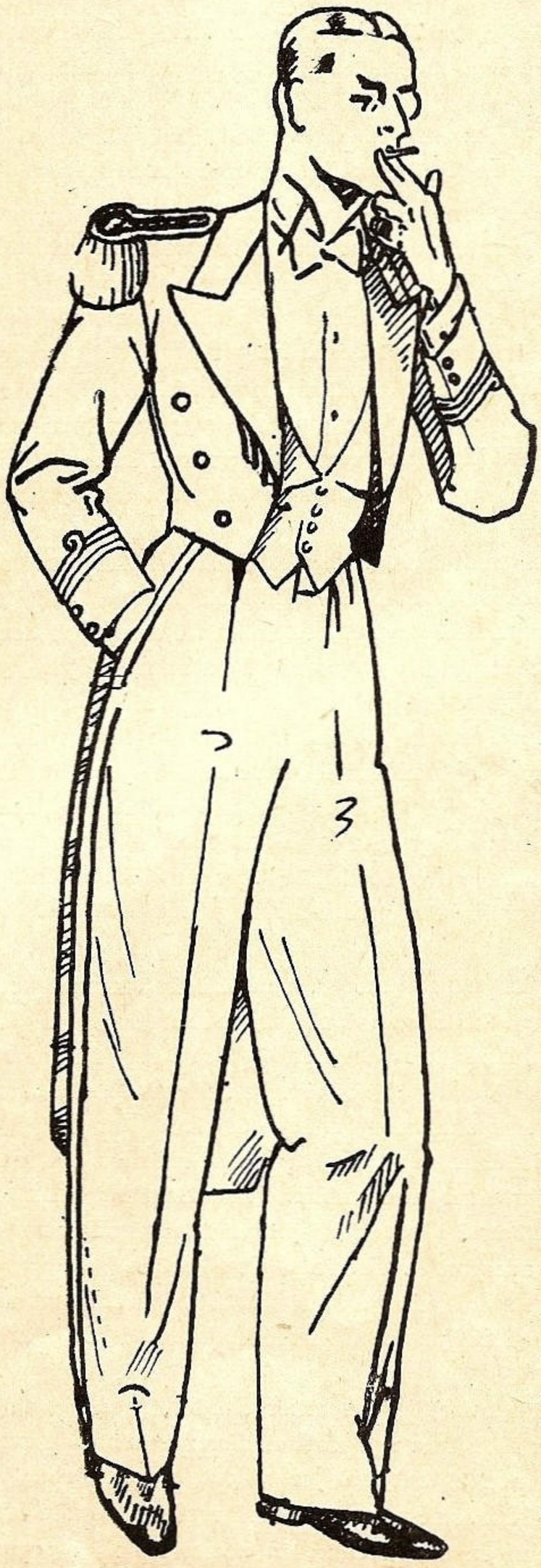
In vederea acestui fapt, încă dela ora 8 dimineaţa, s'a arborat, la catargul dela sediul Secţiunii, pavilionul mare al Ligii Navale Române.

Sala, unde a avut loc adunarea membrilor, era frumos ornată cu pavilioane de ghidon L. N. R. şi covoare naţionale, iar la intrare drapelul naţional.

De asemenea revistele. Le Yacht, L'Italia Marinara, Nautika Hronika, Lumea Turistică şi Curierul Băilor, precum şi ziarul „Viaţa Adevărată", la cari Secţiunea noastră este abonată, au fost expuse la vederea publicului asistent. Nu a lipsit nici obiectele de propagandă aflătoare spre vânzare la Secretariatul Secţiunii, ca insigne L. N. R., Albumul navelor românești, Statutele L. N. R., timbre L. N. R. etc., ce au fost frumos aranjate la intrarea în sala adunării.

Şedinţa se deschide la ora 17-15, în sala Cercului Marinei Regale Române, sub preşedinţia d-lui G-ral Dr. V. Panaitescu, fiind prezent întregul Comitet de conducere şi un mare număr de membre şi membri activi ai acestei Secţiuni.

1. D-l G-ral V. Panaitescu, Preşedintele Secţiunii Sulina a L. N. R., face o documentată „Dare de seamă" despre activitatea desfăşurată de Secţiunea Sulina a Ligii Navale Române, arătând rezultatele morale şi materiale obţinute în cursul anului expirat (1935). Indeamnă selecta asistenţă de a da şi în viitor concursul său Ligii Navale Române, mulţumind tuturor pentru colaborare şi sprijin. Termină, făcând urări pentru M. S. Regele, Augustul Președinte activ al Ligii Navale Române, pentru Marele Voevod Mihai şi întreaga Familie Regală Română, precum şi pentru Marina



Ba da !
şi haina
îl face pe om !

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa,— ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS
Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS
vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R.
10% reducere

Regală Română și Liga Navală Română. Necerând nimeni cuvântul, adunarea aprobă în totul „Darea de seamă" prin repetate aclamațiuni.

D-sa dă apoi cuvântul d-lui G. B. Popescu, cenzor, care citește raportul Comitetului de Cenzori, arătând amănunțit situația financiară a Secțiunii Sulina a L. N. R., pe anul 1935.

Ne cerând nimeni cuvântul, adunarea aprobă, prin aclamațiuni și dă descărcare Comitetului de gestiunea sa.

D-l Președinte comunică adunării, că, în conformitate cu Statutele L. N. R. și cu punctul 3 din ordinea de zi a adunării, urmează a se face alegerea a doi cenzori și doi cenzori-supleanți.

D-sa propune adunării realegerea, ca cenzor a d-lui G. B. Popescu și ca cenzori supleanți a C. S. Preot Simion Vârgolici și a d-lui Gh. Iuriciuc, iar, ca cenzor nou, a d-lui Lt. C-dor Aurelian Păunescu, ceea ce adunarea aprobă prin aclamațiuni.

* * *

Această Secțiune a fost înființată la 1 August 1929, iar în anul 1930 a avut loc prima ei adunare generală ordinară, tot în această sală, ca și celelalte adunări generale ordinare anuale succesive.

Sulina Sulina a Ligii Navale Române avea la finele anului 1935 numai 155 de membri, cari achitaseră cotizația lor anuală.

Dintre aceștia, optzeci sunt membri seniori, cari au plătit adică 280 lei pe an și 75 sunt membri juniori, cu cotizația de 140 lei anual. Printre juniori se găsesc și 7 membri, cărora Comitetul le-a aprobat a plăti cotizație anuală de numai 120 lei, iar unul al 8-lea i s'a admis redusa cotizație anuală de 60 lei.

Cu toate aceste înlesniri însă, numărul membrilor activi ai Secțiunii noastre, cu plata cotizației la curent, s'a împuținat, în cursul anului 1935, dela 199 la 155, după cum am spus mai sus.

Cu toate acestea, *nu este cazul, să ne descurajăm,* căci sunt semne de îndreptare.

Totodată, ne vom trudi a lega de Secțiunea noastră tineretul școlăresc din localitate. făcând ca elevele și elevii, precum și tinerii sportivi și premilitari să devină membri activi ai acestei Secțiuni, plătind o cotizație cât de mică, adică și măcar numai un leu pe lună, cei nevoiași de loc. — In această privință, Comitetul nostru a intervenit la Centrala L. N. R., încă din luna Martie 1935, când a avut loc și o consfătuire cu membrii corpului didactic și cu reprezentanții societăților sportive din localitate. — Centrala L. N. R. ne-a felicitat pentru inițiativa noastră, făcându-ne cunoscut, că s'a numit acolo o comisiune, care lucrează la întocmirea unui regulament, pe care însă nu l'am primit încă până în prezent.

Tot pentru a face să crească numărul membrilor Secțiunii noastre, am intervenit, în luna Martie 1935, la Centrala L. N. R., cu rugămintea de a obține reduceri de prețuri pen ru membrii L. N. R., pe baza carnetelor de identitate, la hoteluri, restaurante, farmacii, ateliere și diverse alte întreprinderi comerciale din orașele : Tulcea, Galați și Brăila, întrucât majoritatea membrilor Secțiunii noastre călătoresc foarte rar la București, Iași, Constanța, Bazargic, unde s'au obținut atari reduceri de prețuri ; dar, în schimb, ei călătoresc destul de adeseori la Tulcea, Galați, Brăila.

Propunerea noastră a fost, în parte, realizată, după cum vă puteți convinge, dacă veți citi paginile dela începutul revistei „Marea Noastră".

Venitul, obținut din cotizațiile membrilor Secțiunii noastre, fiind neîndestulător, pentru a se face față cheltuielilor necesitate de existența și desvoltarea acestei Secțiuni, ca și cotelor, ce trebue să vărsăm Centralei L. N. R., ne-am străduit, să realizăm și alte câștiguri în cursul anului expirat, făcând, în acelaș timp, și *propagandă marinărească.* In acest scop, am intervenit la Centrala L. N. R. și ni s'a trimis, de către Fundația Culturală Regală „Principele Carol", filmul „Călătoria bricului Mircea", care s'a rulat în localitate, în zilele de 6 și 9 Iulie 1935, dându-se de noi toate explicațiunile în timpul desfășurării lui.

De oarece însă acest film nu satisfăcuse decât parțial pretențiunile localnicilor, mai ales că mai fusese rulat acum câțiva ani la Sulina, am rugat, din nou, în luna Iulie 1935, Centrala L. N. R., ca să trateze și să obțină pentru Secțiunea noastră, filmul „La Bataille" (versiunea ultimă) sau „Istoricul marelui război".

Din nenorocire, niciunul din aceste două filme sau altele similare nu ne-au putut fi procurate până la finele anului expirat, din diverse cauze și de aceea bunele noastre intențiuni au fost împedicate de a se realiza...

Tot în scop de propagandă marinărească, Secțiunea Sulina a Ligii Navale Române a organizat, la cazinoul dela mare și pe plaja din fața lui, în ziua de 30 Iunie 1935, o frumoasă serbare de „Ziua Apelor".

In acest scop ne-am bucurat de prețiosul concurs al autorităților și al școlilor de ambe sexe din Sulina.

La 15 August 1935, au avut loc la Sulina serbările de „Ziua Marinei".

După cum ați luat cunoștință la timp, în anul 1933 s'a înființat o modestă bibliotecă a Secțiunii noastre. Ea conține în prezent 111 volume.

In cursul anului 1935, această bibliotecă a fost consultată de către 31 de membri, cari au citit 54 volume, dintre cari 41 românești și 13 franceze.

Afară de aceasta, suntem abonați la revistele : Le Yacht, L'Italia Marinara, Nautica Hronica, Marea Noastră, Lumea Turistică și Curierul Băilor, precum și la ziarul Viața Adevărată.

Aceste publicațiuni periodice au fost consultate de 37 de membri, cari au citit 770 exemplare.

Cărțile din biblioteca noastră se împrumută și la domiciliul membrilor, pentru maximum cinci zile și numai câte un singur volum deodată.

In altă ordine de idei, însă înrudită cu aceasta, Secțiunea noastră a intervenit și la începutul anului 1935, după cum făcuse în anii 1933 și 1934, ca Centrala L. N. R. să ia măsuri, ca pe viitor calendarele sale să conțină cât mai multe date și anume : religioase, istorice, marinărești etc. deoarece, în modul acesta, se realizează o *propagandă din cele mai folositoare.* Centrala L. N. R. ne-a mulțumit pentru concursul nostru, făcându-ne cunoscut, că se vor pune, din nou, în practică recomandațiunile noastre, cu prilejul imprimării calendarelor sale pe anul 1937, astfel cum procedase cu cele pe anul 1934, tot după propunerea Secțiunii noastre.

Nu pot încheia această „Dare de seamă", fără a vă aduce la cunoștință câteva alte fapte, care vă pot interesa, de asemenea.

Unul din ele este intervenția Secțiunii noastre, făcută la începutul anului 1935, către Centrala L. N. R., ca să ne comunice *numele și sediul tuturor Secțiunilor* L. N. R., deoarece nu sunt publicate nicăiri, deși cunoașterea lor poate fi de mare folos pentru legăturile, ce trebue să existe între ele.

In adevăr, după ce s'au primit de noi indicațiunile cerute dela Centrală, am putut să trimitem, pentru bibliotecile celor cincisprezeec Secțiuni ale L. N. R., câte cinci exemplare din broșurile : *„Darea de seamă" asupra activității Secțiunii Sulina a Ligii Navale Române pe anii 1929-1934 inclusiv.*

In fine, un fapt din cele mai importante, asupra căruia îmi permit a atrage binevoitoarea dvs. atențiune, este sosirea la Sulina în ziua de 7 August 1935, a celor 164 membri, din cari 31 Doamne, ai Ligii Navale Poloneze.

Nu voiu încerca, bine înțeles, a face o „Dare de seamă" amănunțită asupra acestui eveniment, căruia Secțiunea noastră a reu-

şit a-i face faţă în modul cel mai satisfăcător, atrăgându-şi laude şi mulţumiri din partea tuturor.

Am mai ţinut, să amintesc acest eveniment şi pentru motivul, că, cu acest prilej, d-l Colonel de cavalerie Mahalski, conducătorul numitei excursiuni, ne-a dat următoarele informaţiuni, despre cari am vorbit şi în altă ocazie, cu privire la Liga Navală Polonă: a fost înfiinţată în 1926; are 300.000 (trei sute de mii) de membri şi un buget de 60.000.000 lei (şease zeci milioane) lei; este condusă de ofiţeri de cavalerie, activi şi de rezervă; afară de numitul buget, mai are depusă o sumă de 150.000.000 (una sută cinci zeci milioane) lei, destinată a servi, cu încă vreo sută milioane de lei, ce se vor aduna în curând, la construirea în şantierele din portul Gdynia, *a unui submarin,* pe care Liga Navală Polonă voeşte, să-l dăruiască Marinei Militare Poloneze!...

Această concepţie foarte lăudabilă despre rostul unei Ligi Navale Naţionale, precum şi realizarea ei prin fapte concrete, n'ar putea servi ca exemplu, demn de imitat, şi altor Ligi Navale, tot Naţionale ?!...

Spre a ajunge acolo însă, *este nevoie de propagandă,* cât mai multă propagandă...

Aceasta a şi făcut Secţiunea noastră, dela înfiinţarea ei şi până în prezent.

Iar *propaganda noastră* a putut fi rodnică graţie, în primul rând, înţelegerii depline dintre membrii Comitetului acestei Secţiuni, cărora le adresez şi cu acest prilej cele mai vii mulţumiri, pentru colaborarea desinteresată şi sinceră, cu care m'au onorat.

Domniilor voastre vă mulţumesc, de asemenea, pentru preţiosul sprijin, ce ne daţi în toate împrejurările, ca şi pentru prezenţa dvs. aici.

Incheird această „Dare de seamă", îmi îndeplinesc o înaltă şi prea plăcută datorie, din a face urările cele mai bune pentru Augustul Preşedinte Activ al Ligii Navale Române, M. S. Regele, pentru Marele Voevod Mihai şi întreaga Familie Regală.

Fac, de asemenea, foarte călduroase urări pentru Marina Română şi pentru Liga Navală Română.

Preşedinte, General medic PANAITESCU

CONSTANŢA

Activitatea Secţiei L. N. R. Constanţa în anul 1935, arată un progres continuu al acestei Secţiuni, găsindu-se în plină manifestare în toate chestiunile ce interesează Liga şi scopurile ei.

La aceasta a contribuit mult şi aşezarea Secţiunei la mare, unde în timpul verii, coasta este vizitată de numeroşi sezonişti din interiorul ţării.

Astfel că în timpul verii, pentru cunoaşterea mării şi pentru a câştiga câţi mai mulţi admiratori ai mării, s'au organizat două excursii pe mare cu pasagerele Serv. Maritim Român, excursii ce au dat rezultate morale cât şi materiale dintre cele mai satisfăcătoare.

In manifestările de propagandă L. N. R. Secţia Constanţa a fost alături de orice iniţiativă.

Astfel cu prilejul „Zilei apelor" a reuşit ca această zi şi în anul acesta să fie serbată cu fastul pur marin, reuşind a creia în massele publicului şi în deosebi la elevii din Şcoli, tradiţia mult dorită a acestei zile simbolice. Procesiunea religioasă, carele alegorice ale marinei, jurământul cercetaşilor marinari, conferinţe şi întregul program au desăvârşit reuşita acestei serbări la uscat, iar pe mare, în după amiaza zilei, vasele marinei de război alături de cele ale portului şi ale S. M. R. precum şi bărcile pescarilor, ale Marinei, ale Cercetaşilor şi Yacht-Clubului au plimbat spre larg în mod gratuit, pe amatorii de mare, în special pe şcolari, realizând astfel pentru câteva ore viziunea unui program de viitor al Secţiunei.

In anul acesta L. N. R. mergând alături de noua organizaţie marină „Salvamarul", a reuşit din punct de vedere al realizărilor pozitive să facă un pas înainte. La Mamaia în unire cu Salvamarul s'a înfiinţat o staţiune de sport marin pe lacul Suit-Ghiol. Aci datorită numărului mare de membrii ai Ligei — s'a desvoltat şi activat cu spor şcoalele de înot, canotaj şi yachting.

Pe mare L. N. R. a încurajat moral organizaţia Yacht Clubului care pentru prima oară ţine concursuri de regate. Insăşi M. S. „Regele Carol" a asistat la Marathonul Naţional.

In timpul lunei August în vederea serbării „Zilei Marinei" L. N. R. Secţia Constanţa, primeşte 165 oaspeţi Poloni din Liga Poloneză „Morsca".

In manifestările de ordin festiv şi în special cu prilejul patronului Marinei, de Sfânta Maria 15 August, L. N. R. Secţia Constanţa a avut prilejul, ca şi la „Ziua Apelor", să organizeze un program reuşit, dând frumoase rezultate morale, serbarea atrăgând un imens public din interiorul ţării. La aceste serbări Secţiunea a acordat diverse premii pentru a încuraja diferitele sporturi pe apă.

Membrii Ligii Morsca au fost invitaţi la serbarea zilei de 15 August care s'a desfăşurat pe lac la Mamaia în prezenţa M. S. Regelui Carol II-lea.

In anul viitor pentru o cât mai bună propagandă şi atingerea scopului Ligei, ne propunem a realiza un parc de bărci tip „Sport Standard" pentru cercetaşii şi elevii şcoalelor spre a forma şi a desvolta astfel gustul marinăriei.

In general Secţia Constaţa în decursul activităţii anului 1935, a avut satisfacţia de a încheia acest an cu rezultatele cele mai pozitive şi mai promiţătoare pentru viitor.

Preşedintele Ligii Navale Române

Secţia Constanţa
C. Amiral ISBĂŞESCU IOAN

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Chiurasatul *Royal Sovereign* a fost destinat să fie utilizat deacum înainte pentru formarea ofiţerilor de rezervă.

☐ Incă o figură ilustră, Amiralul Beaty, s'a stins din viaţă.

☐ In Anglia s'au făcut în Ianuarie studii practice asupra valoarei defensive antiaeriene a chiurasatelor.

Aceste Studii s'au făcut în vederea viitoarelor construcţii, cu ocazia unei manevre combinate între aviaţie şi marină.

☐ Un nou act de sabotaj a fost comis pe crucişetorul *Cumberland* în reparaţie la *Chatam*. Acest vaş e al treilea asupra căruia s'a comis asemenea acte.

Actul de sabotaj s'a făcut asupra instalaţiunei electrice.

(Le Y. No. 2762)

☐ S'a pus în construcţie cea mai mare motonavă, care se va numi *Stirling-Castle* de 25.000 tone.

Se ştie că cel mai mare motonavă până acum era Augustus (Italia). (J. d. l. M. m. No. 881)

FRANŢA

☐ Ministerul Marinei Comerciale a dispus la 27 II, 36, punerea pe Şantier a unei noi nave tip *Atlantique*.

Nava va avea 30.000 tone, cu perfecţionările cele mai moderne şi va costa 180 milioane franci, adică suma vărsată de către societăţile de asigurare ale adevăratului Atlantique incediat acum 3 ani.

Construcţia va dura 30 luni.

(J. d. l. M. m. No. 883)

☐ După ce epava lui *Atlantique* incediat în 1933, a fost scos la 1 Martie din bazinul de radule *Homet* unde stătea dela 19 Iulie 1933, a fost remorcat la Glascow unde va fi demontat.

Epava a fost vândută cu 57.000 lire, care va servi la plata diverselor societăţi de remorcaj care au remorcat vasul în flancuri până la *Cherburg*.

(Le Y. No. 2763)

☐ La 24 Martie se va lansa crucişetorul *Georges Leygues*.

ITALIA

☐ Cu ocazia renovărei pachebotului *Saturnia* s'a realizat construcţia a 2 motoare *Sulzer* în 2 timpi, cu 2 timpi, cu dublu efect, 10 cilindri, a căror putere efectivă ce s'a realizat până acum pentru fiecare este 20820 H. P., adică cea mai mare putere realizată până acum în motoare marine.

ST. UNITE

☐ Proectul de buget al Marinei pentru anul financiar viitor se ridică la 549 milioane dolari.

(Le Y. No. 2762)

GERMANIA

☐ Din informaţiuni oficioase se cunoaşte armamentul noilor nave germane:

Cele 2 chiurasate de 26.000 tone puse în construcţie vor avea 9 piese de 280 m/m, şi 12 de 152 m/m. Crucişetoarele de 10.000 tone, piese de 203 m/m. Cele 16 distrugătoare de 1625 tone piese de 127 m/ şi 8 tuburi lansatorpile de 533 m/m. Cele 20 submarine de 250 tone, vor avea un tun mitralieră şi 3 torpile, viteza 13 noduri la suprafaţă şi 7 în imersiune.

Cele 15 vedete rapide, 2 tuburi lansatorpile de 508 m/m şi o mitralieră.

☐ Forţele submarine au fost puse sub un comandament creat acum în acest scop, aflat la *Kiel*, şi pus sub ordinele directe ale Comandamentului Marinei.

☐ Insula *Sylt* aproape de frontiera daneză a fost făcută bază de hidroavioane şi a fost amenajată şi pentru aprovizionarea distrugătoarelor.

(Le Y. No. 2762)

POLONIA

☐ Vecina noastră dela Nord se preocupă mult de sporirea flotei Naţionale şi de posibilităţile ca ea să fie construită în Polonia.

Astfel, actualmente sunt în construcţie noile şantiere. Acestea se construesc pe o suprafaţă de 48 ha., din care 38 ha teren şi 10 ha apă. Chantierul va permite punerea nî construcţie a 2 nave de 2500 tone (12.000 tone brute respectiv). O parte din instalaţiuni se speră cu vor fi puse în funcţiune la începutul lui 1937.

(J. d. l. M. m. No. 881)

☐ Traficul portului *Gdynia* în 1935 a fost de 7.500.000 tone faţă de 7.192.000 t. în 1934 şi 6.106.600 t. în 1933.

Din acest trafic, 1.900.000 t. a fost importul (991.500 t. în 1934) şi 6.400.000 t. exportul.

(J. d. l. M. m. No. 881)

TURCIA

☐ Guvernul a adoptat programul de construcţii al marinei care prevede construirei a 2 crucişetoare de 8000 tone 4 distrugătoare şi 4 submarine. (Le Y. No. 2762)

BULGARIA

☐ In apropiere de Varna s'a dat de epava unui submarin german cufundat în timpul războiului S'au întreprins cercetări şi lucrări pentru aducerea epavei la suprafaţă. La aceste lucrări ia parte şi o comisiune de specialişti germanii venită din Germania.

☐ Din informaţiuni particulare aflăm că Bulgaria a comandat în Germania 2 submarine pază coastă de 280/320 tx. Echipajele au fost trimise pentru instruire luna trecută spre a aduce noile unităţi în ţară.

Din ţară

Lansarea noului vapor „Regele Carol al II-lea"

Cel mai mare vas fluvial din lume. Amenajările interioare

Şantierele navale dela T.-Severin, au lansat, în Dunăre, la începutul acestei luni, noul vapor rapid de călători *„Regele Carol al II-lea"*, aparţinând navigaţiei fluviale române (N. F. R.).

Lansarea de pe cală s'a făcut în mijlocul unui entuziasm general, operaţiunea reuşind în mod strălucit.

In mai puţin de 10 secunde, frumosul vapor a alunecat pe traversele înclinate, de *pitch pine,* în timp ce muzica şantierului intona imnul regal.

Acest vapor este conceput de o minte românească, executat de braţe româneşti şi realizat într'un şantier naval al statului român.

„Regele Carol al II-lea" are o lungime de 86 metri, lăţimea de 11 metri, iar inclusiv galeriile laterale 15 metri şi un pescaj, încărcat, de 1.55 metri. Deplasamentul e de 750 tone, iar puterea de 1440 cai, dezvoltată de două motoare Diesel, de câte 720 cai efectivi fiecare.

Viteza ce se va realiza va fi 24 km. pe oră, în apă moartă.

Acest vapor este cel mai mare vas de călători fluvial, din întreaga lume şi, desigur, cel mai mare vapor construit vreodată în România.

Până acum, cele mai mari vase, de acest gen, din lume, erau „Tolstoi" şi „Kneaz Suvarow", de pe Volga, cari aveau 83 metri lungime şi o putere de 1300 cai.

După cum se vede, „Regele Carol" le-a lăsat în urmă pe amândouă, plasându-se în fruntea lor.

Călătorii de clasa I vor avea la dispoziţie un mare salon restaurant, un vestibul fumoar şi un bar, amenajate într'un stil cu totul modern şi cu tot confortul necesar.

Vor fi două cabine de supra lux, fiecare cu baia ei şi un salonaş cari vor servi şi de apartament regal, în plimbările Suveranului pe Dunăre — 3 cabine de lux, cu două paturi şi fără baie.

Cabine de clasa I vor fi sub puntea principală, 4, de câte două persoane fiecare, cu bae, 8 cabine de câte două persoane şi un cabinet cu bae, la dispoziţia acestora.

La clasa II-a, vor exista un salon restaurant, situat pe puntea principală, la pupă şi un salon verandă, pe puntea de promenadă.

In total vor exista 6 cabine de cl. II, cu 34 paturi, prevăzute cu lavabouri şi cu instalaţiuni moderne de duşuri, la dispoziţia călătorilor.

Toate amenajamentele de cl. I, sunt situate la prova, adică în partea dinainte a vaporului.

Pe puntea superioară, amatorii de băi de soare, vor găsi amenajat un strand cu numeroase duşuri.

O instalaţiune de condiţionare a aerului va asigura, în tot cuprinsul vaporului, o temperatură agreabilă, chiar şi în zilele cele mai toride ale anului.

Pentru alimente, băuturi şi apă potabilă, s'a prevăzut o instalaţie complectă de frigider. Totalul călătorilor ce vor putea fi luaţi la bord este de 1500.

Ca formă exterioară, noul vapor are linii arhitectonice cu totul noui, cari rup cu vechia tradiţie în materie de construcţii navale.

Construirea unui nou vapor maritim

Caracteristicile noului vas mixt „Cetatatea Albă"

Zilele trecute a fost aşezat pe cală, în şantierul naval dela T.-Severin, noul vapor *„Cetatea Albă"* ce se construeşte pentru serviciul maritim român şi este destinat a face cabotaj dealungul coastelor noastre maritime între Balcic—Mangalia—Constanţa—Sulina—Cetatea Albă.

Construcţia lui se face pe cala ce a servit vaporului fluvial, de curând lansat *„Regele Carol al II-lea".*

Noul vas maritim, va fi mixt, acţionat de motoare — deci un motorschip — şi va avea caracteristicele următoare :

Lungimea 80 metri, lăţimea 11.70 metri, calaj 3.30 metri, la maximum de încărcătură.

Deplasament 2300 tone, va putea încărca 1200 tone diverse mărfuri. Pentru pasageri, va exista o clasă unică, cabinele fiind amenajate cu 70 de paturi.

Deci un număr de 70 de călători, vor avea la dispoziţia locuri comode, în cabine, de o construcţie modernă.

Un salon restaurant şi un fumoar-sală de lectură, vor sta la dispoziţia acestora.

Restaurantul este situat pe puntea principală.

In zilele de excursiuni, dealungul litoralului,*„Cetatea Albă"* va putea primi până la 600 de călători.

Propulsiunea se va face de două elici, iar cele două motoare Diesel vor desvolta o forţă totală de 1500 cai, asigurând o viteză de 14 mile pe oră.

Raza de acţiune a acestui vas este de 2000 mile, asfel că se poate foarte uşor preta şi la curse mai lungi, cum ar fi în Egipt, sau Palestina.

Din câte suntem informaţi,*„Cetatea Albă"* îşi va putea inagura cursele în vara anului 1938. O atenţiune deosebită s'a dat mărfurilor cari se vor putea încărca în magaziile acestui vapor.

Intr'adevăr, *„Cetatea Albă"* va transporta la Constanţa şi de aci vor transporta pentru orice parte a lumei, toate produsele basarabene, destinate exportului şi mai ales acelea din regiunea centrală şi din sudul provinciei.Până acum, toate aceste producte erau îndrumate cu calea ferată, care este mult mai costisitoare, fie la Galaţi, fie la Constanţa, în timpul lunilor de iarnă, când Dunărea este închisă navigaţiei.

Desigur că economia naţională şi în special aceia a provinciei dintre Prut şi Nistru, nu vor avea decât de câştigat de pe urma acestui nou vapor.

Personalul îmbarcat pe navele Române

Navigaţiunea fluvială română (N. F. R.) totalul personalului îmbarcat 739.

Personal străin zero.

Serviciul hidraulic totalul personalului îmbarcat 233.

Personal străin 2. Proporţia străinilor 0,86 la sută.

Societatea de navigaţie S. R. D. totalul personalului îmbarcat 472. Personal străin 30. Proporţia străinilor 6.35 la sută.

Diverse vapoare particulare totalul personalului îmbarcat 743. Personal străin 58. Proporţia străinilor 7.80%.

Recapitulând, totalul personalului îmbrăcat pe vase fluviale, sub pavilion român, este de 2187 persoane, din cari 90 sunt străini.

Proporţia străinilor pe vasele fluviale este deci de 4.11 la sută.

Serviciul maritim român (S. M. R.). Totalul personalului îmbarcat 690, din care un singur străin.

Proporţia străinilor este deci de 0.14 la sută.

Serviciul porturilor maritime (S. P. M.). Totalul personalului îmbarcat este de 156, din care un singur străin, Proporţia străinilor 0.64 la sută.

Societatea *„Steaua Română"* totalul personalului îmbarcat 104, iar personal străin zero.

Totalul general al personalului îmbarcat pe vasele maritime, sub pavilion românesc, 950 din cari 2 străini.

Aşa dar, proporţia străinilor de pe vasele maritime este de 0.21 la sută.

Toleranţa admisă de lege, pentru personalul străin, este de 10 la sută din totalul personalului îmbarcat.

Expoziţia de marine a d. Cpt. Ştiubei

In sala Dalles publicul bucureştean a avut prilejul să admire şi să se îmbete de variatul şi complexul aspect al mării. D. Căp. Ştiubei a expus 63 de tablouri, — ulei şi acuarelă, atacând şi genuri noi, — portret, nuduri, peisaj de uscat.

Portretul M. S. Regelui, Augustul Preşedinte al L. N. R., în uniformă de amiral, tronează cu ochiul ager şi zâmbet de mulţumire întreaga viaţă marinărească atât de dragă ce-l înconjoară.

Bricul Mircea (2), Furtuna (4) şi Reflex (5) provocatoare de nostalgii, — ca şi marinele (10—21, 56—59) redau cele mai isbitoare contraste. După element, se desfăşoară viaţa omenească pe bord (48—41) şi în port (6—7, 23—30, 50—55), cu toate greutăţile şi frumuseţea ei.

Câteva desenuri de mişcare, (36, 40, 41,) studiile de portret (42, 43), nudurile (8, 44) şi peisajele „prima zăpadă", „spre telefoane", iarnă, etc., dovedesc ascensiunea talentatului nostru camarad, vrăjit nu numai de mare, ci şi de alte subiecte mai depărtate de ţârm. In toate talent, talent molcom sau valuros, după subiect, dar talent viguros.

Mărunte

☐ Se svoneşte că la Galaţi vor fi înfiinţate un consulat şi o agenţie comercială a Sovietelor aceasta ca urmare a intensificării raporturilor economice cu U. R. S. S.

☐ La 27 Febr. la Ministerul Comerţului a avut loc o conferinţă care a discutuat chestiunea tratativelor comerciale cu Grecia. Se ştie că aceste tratative începute acum 3 luni în scopul încheierei unei convenţii comerciale şi de plăţi cu Grecia au fost suspendate din cauza unor noi pretenţiuni ridicate în ultimul moment de Grecia.

Scopul conferinţei a fost acela de a examina unele măsuri necesare a se lua pentruca Grecia să admită proectul convenţiei noastre.

Pe cât se pare însă, şanse de cedare din partea Grecilor sunt puţine astfel că suntem în plin război vamal cu Grecia.

☐ Vaporul *Principele Mircea* la 22 Febr. s'a pus pe uscat în dreptul gurei Siretului, de unde a putut eşi după 2 ore.

☐ Comisiunea trimisă de Ministerul Agriculturei şi Domenilor spre a studia pieţiile din Mediterana unde produsele abatorului nostru de export din Constanţa ar putea găsi debuşee de desfacere s'a înapoiat cu foarte frumoase rezultate.

☐ La 29 Febr. vaporul *Queen Moore"* au adus dela Istambul pentru repatriere în Ungaria doi tinerii cari intenţionând a ajunge cu barca dela Budapesta în Italia, după numeroase suferinţe şi peripeţii au fost pescuiţi n apropiere de Bosfor şi duşi la Istambul.

☐ Cu ocazia ultimei furtuni ce a bântuit M. Neagră, în dreptul Cavarnei, a eşuat tancul *Thedol* de 700 tone ce venea spre Constanţa.

Nava, după o muncă continuă şi grea, a fost scoasă de pe uscat de către salvatorul *King Lear.*

Decoraţi

☐ Cititorii noştri îşi reamintesc cum în iarna trecută la Capul Midia a eşuat vaporul sovietic *Cicerim,* şi cum graţie ajutorului dat de către un spărgător de ghiaţă sosit dela Odesa şi de către marinarii noştri a putut fi salvat.

Pentru munca depusă, bravura şi curajul arătat cu ocazia acestei salvări, au fost decoraţi cu *Medalia Bărbăţie şi Credinţă* cl. I d-nii: G. Melisofol, P. Popescu, I. Florea. Cu aceeaş decoraţie, însă cl. II d-nii: C. Paraschivide, Cercel Florea, A. Telegescu, C. Trâmbiţaşu.

Adunarea generală

☐ Adunarea generală a L. N. R. va avea loc n ziua de 25 Martie, orele 10, în sala Cercului Militar. La ordinea zilei: Citirea dării de seamă pe 1935î; descărcarea gestiunei pe 1935; fixarea cotelor secţiilor şi cotizaţiei; alegerea comitetului central; alegerea cenzorilor.

La adunare iau parte numai membri în curent cu cotizaţia.

Recenzii

LIBERTATEA MĂRILOR şi PRIZELE MARITIME de d. Căp. Comandor *Preda C. Fundăţeanu,* adjutant regal şi doctor în drept.

Opera d-lui Comandor Fundăţeanu, prefaţată de d. *Nicolae Titulescu,* nu ar avea nevoe de nici o recensie, dat fiind titlul ei, numele autorului şi al prezentatorului. De aceia chiar până în prezent nu am scris nimic despre această *operă:* ori cât şi ori ce am fi spus, ar fi fost prea puţin. Cerem deci ertare camaradului nostru că ne mărginim a arăta numai următoarele:

1) Volumul cuprinde peste 400 de pagini.

2) Nu se mai găseşte în librărie.

Totuşi, spre a lumina pe cititori şi în speranţa unei noi ediţii, redăm sumarul general al lucrării:

Dinamismul comunicaţiilor maritime, funcţiunea lor pe planetă. Rolul mării în economia politică mondială. Marea şi conceptul juridic.

Libertatea mărilor, doctrina, justificare, variabilele principiului. Libertatea mărilor în timp de război geneză a conflictelor mondiale. Rivalitatea anglo-americană, tratatele de pace, pactele de neagresiune şi libertatea mărilor.

Desarmarea, conferinţele navale şi libertatea mărilor.

Prizele maritime, aspecte politice şi juridice

Regimul proprietăţii publice, particulare inamice şi neutre Regimul contrabandei de război, blocus şi asistenţă ostilă.

Vizita maritimă, curţile de pripă în organizarea lor.

Consecinţele tratatelor de pace asupra L .M. şi P. M.

Imposibilitatea soluţiilor radicale. Soluţii paralele.

Concluziuni.

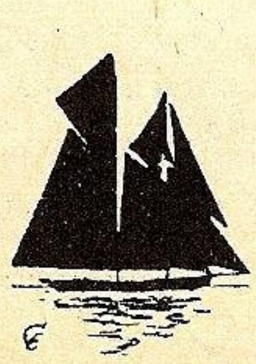
CARTEA CRESCĂTORULUI DE PEŞTE de *T. Bușnită.*

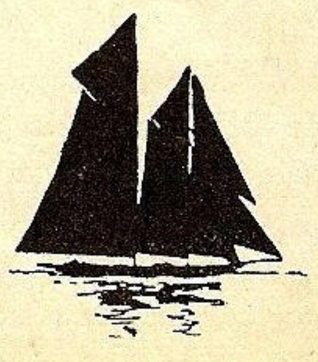
O carte de două ori venită la timp: întâi pentru că o raţională creştere a peştelui ar eftini acest aliment pe vremuri al săracilor, azi devenit unul de lux; apoi pentru ca apărută în colecţia Cartea Satului, a Fundaţiei Culturale Regale „Principele Carol", prin formă şi preţ va ajunge în mâna sătenilor viitori pescari.

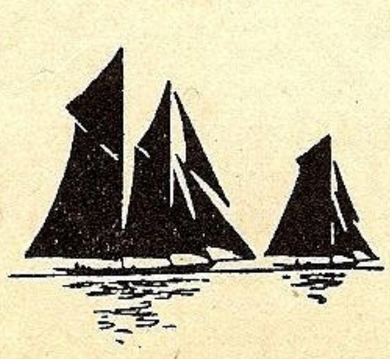
Autorul, cu o competinţă cunoscută în ramura pescăriei, tratează limpede şi uşor de înţeles tot ce poate interesa subiectul propus: alegerea terenului, construcţia iazurilor, vietăţile din iazuri şi eleştee, îngrijirea iazurilor şi eleşteelor, creşterea crapului, caracudei, linului, şalăului, ştiucei, somnului, păstrăvului, racilor; pescuitul cu undiţa, halăul, prostovolul, năvodul, vârşa, cotețe, etc., păstrarea peştelui viu; duşmanii şi boalele peştilor şi închee cu un calendar al crescătorului.

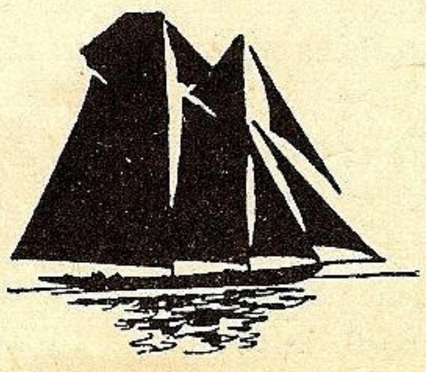
Numai cu asemenea cărţi, bine scrise, atrăgătoare şi eftine se va putea face operă de regenerare în toate ramurile.

RĂZBOI ŞI PACE de *G. D. Bănceanu.* Acum când lumea întreagă tremură la gândul că cumințenia şi tratatele vor fi copleşite de nebunie, un tânăr autor tratează în chip admirabil problema securităţii generale, desvoltând mai ales chestiunea securităţii noastre, în lumina tratatelor.









ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA-IULIA	PELEŞ	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	—	—	—
SOULINA	16 h.	—	—	—	—
	—	17 h.	—	—	—
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—
	—	14 h.	5 Jan.	3 Eevr.	20 Fevr.
ISTANBUL	10 h.	—	6 „	4 „	21 „
	—	23 h.	6 „	4 „	21 „
IZMIR	6 h.	—	8 „	6 „	23 „
	—	11 h.	9 „	7 „	24 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	10 „	8 „	25 „
	—	20 h.	10 „	8 „	25 „
MALTE	6 h.	—	13 „	11 „	28 „
	—	20 h.	14 „	12 „	29 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	16 „	14 „	2 Martie
	—	16 h.	16 „	14 „	2 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	17 „	15 „	3 „
	—	18 h.	17 „	15 „	3 „
MARSEILLE	14 h.	—	18 „	16 „	4 „
	—	16 h.	22 „	20 „	8 „
BARCELONE	11 h.	—	23 „	21 „	9 „
	—	16 h.	24 „	22 „	10 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	25 „	23 „	11 „
	—	11 h.	26 „	24 „	12 „
ALGER (facult.	10 h.	—	27 „	25 „	13 „
	—	14 h.	29 „	27 „	15 „
ISTANBUL	9 h.	—	4 Fevr.	4 Martie	21 „
	—	17 h.	4 „	4 „	21 „
CONSTANTZA	13 h.	—	5 „	5 „	22 „
	—	20 h.	—	—	24 „
SOULINA	6 h.	—	—	—	25 „
	—	7 h.	—	—	25 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	—	—	25 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	—	—	—	—	—	—	19/III	1/IV
SOULINA	17 h.	—	—	—	—	—	—	—	19 „	1 „
	—	18 h.	—	—	—	—	—	—	19 „	1 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	—	—	—	20 „	2 „
	—	12 h.	10/ I	25/ I	6/II	21/II	1/III	14/III	22 „	4 „
ISTANBUL	14 h.	—	11 „	26 „	7 „	22 „	2 „	15 „	23 „	5 „
	—	20 h.	11 „	26 „	7 „	22 „	2 „	15 „	23 „	5 „
HAIFA	6 h.	—	16 „	31 „	12 „	27 „	6 „	19 „	28 „	10 „
	—	18 h.	17 „	1/II	13 „	28 „	8 „	21 „	29 „	11 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	18 „	2 „	14 „	29 „	9 „	22 „	30 „	12 „
	—	20 h.	18 „	2 „	14 „	29 „	9 „	22 „	30 „	12 „
BEYROUTH	6 h.	—	19 „	3 „	15 „	1/III	10 „	23 „	31 „	13 „
	—	17 h.	20 „	4 „	16 „	2 „	11 „	24 „	1/IV	14 „
IAFFA	6 h.	—	21 „	5 „	17 „	3 „	12 „	25 „	2 „	15 „
	—	18 h.	23 „	7 „	19 „	5 „	14 „	27 „	4 „	17 „
PORT-SAID	11 h.	—	24 „	8 „	20 „	6 „	15 „	28 „	5 „	18 „
	—	12 h.	25 „	9 „	21 „	7 „	16 „	29 „	6 „	19 „
ALEXANDRIE *	8 h.	—	26 „	10 „	22 „	8 „	17 „	30	7 „	20 „
	—	14 h.	27 „	11 „	23 „	9 „	18 „	31 „	8 „	21 „
IZIMIR (fac,)	9 h.	—	30 „	14 „	26 „	12 „	21 „	3/ V	11 „	24 „
	—	20 h.	30 „	14 „	26 „	12 „	21 „	3 „	11 „	24 „
ISTANBUL	6 h.	—	1/II	16 „	28 „	14 „	23 „	5 „	13 „	26 „
	—	14 h.	1 „	16 „	28 „	14 „	23 „	5 „	13 „	26 „
CONSTANTZA	15 h.	—	2 „	17 „	29 „	15 „	24 „	6 „	14 „	27 „
	—	20 h.	—	—	2/III	17 „	25 „	7 „	16 „	29 „
SOULINA	7 h.	—	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „
	—	8 h.	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	—	—	3 „	18 „	26 „	8 „	17 „	30 „

*) Escala la Alexandria este facultativă pentru vapoarele „Ardeal“ şi „Suceava“.

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau partial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor aveu loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI						
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Ianuarie 27 „	Eebruarie 10 «	Eebruarie 24 »	Martie 9 „	Martie 23 »	Aprilie 6 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	27 »	10 »	24 »	9 „	23 »	6 „
	Plec. „ „ 22	27 »	10 »	24 »	9 «	23 »	6 „
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	28 »	11 »	25 «	10 „	24 »	7 „
	Plec. „ „ 16	28 »	11 »	25 „	10 „	24 »	7 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 19	29 »	12 »	26 »	11 «	25 »	8 „
	Plec. Vineri „ 11	31 «	14 »	28 „	13 „	27 »	10 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	1 Eebr.	15 »	29 „	14 «	28 »	11 „
	Plec. „ „ 19	1 »	15 «	29 „	14 „	28 »	11 „
VARNA	Sos. Duminică ora 7	Escală suspendată					12 „
	Plec. „ „ 11						12 „
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	2 »	16 „	1 Mart.	15 „	29 „	12 „
	„ „ „ 17	—	—	—	—	—	—

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	—	—	—	1/IV	29/IV	27/V	24/VI
SOULINA	17 h.	—	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
	—	18 h.	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	2 „	30 „	28 „	25 „
	—	7 h.	22/ I	13/,I	6/III	3 „	1/V	29 „	26 „
ISTANBUL	8 h.	—	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
	—	18 h.	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
LE PIRÉE	14 h.	—	25 „	16 „	9 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
	—	11 h.	28 „	19 „	12 „	9 „	7 „	4 „	2 „
VOLO	11 h.	—	29 „	20 „	13 „	10 „	8 „	5 „	3 „
	—	15 h.	30 „	21 „	14 „	11 „	9 „	6 „	4 „
CHIOS	14 h.	—	31 „	22 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	20 h.	1/II	23 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
IZMIR (*fac.*)	6 h,	—	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
	—	18 h.	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	6 h.	—	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	12 h.	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	13 h.	—	5 „	27 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	20 h.	—	—	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
SOULINA	7 h.	—	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
	—	8 h.	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
GALATZ	18 h.	—	—	—	23 „	0ƨ „	18 „	15 „	13 „

NOTĂ: Durostor poate face escale suptimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa

Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,5
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T = Piaştsi Egiptieni

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMÂNIA	DACIA)	ROMÂNIA	(DACIA)	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA	REG. CAROL I	ROMÂNIA
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	Ian. 18 „	Ian. 25 „	Febr. 1 „	Febr. 8 „	Febr. 15 „	Febr. 22 „	Febr. 29 „	Martie 7 „	Martie 14 „	Martie 21 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	1 Mart	8 „	15 „	22 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	19 „	27 „	2 „	10 „	16 „	24 „	1 „	9 „	15 „	23 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	20 „	28 „	3 „	11 „	17 „	25 „	2 „	10 „	16 „	24 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	3 „	10 „	17 „	24 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
	Plec.	—	» » 11	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	23 „	—	6 „	—	20 „	—	5 „	—	19 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	24 „	—	7 „	—	21 „	—	6 „	—	20 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	25 „	30 „	8 „	13 „	22 „	27 „	7 „	12 „	21 „	26 „
	Plec.	„ » 17	„ » 17	25 „	30 „	8 „	13 „	22 „	27 „	7 „	12 „	21 „	26 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	13 »	—	27 „
	Plec.	„ „ 24	—	—	31 „	—	14 „	—	28 „	—	13 »	—	27 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 6	—	—	1 Feb.	—	15 „	—	29 „	—	14 „	—	28 „
	Plec	» „ 11	—	—	1 „	—	15 „	—	29 „	—	14 „	—	28 „
PIREU	Sos.	Luni » 10	Luni » 7	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	2 Mart	9 „	16 „	23 „	30 „
	Plec.	„ » 15	» » 15	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 12	M-ţi » 17	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	4 „	10 „	17 „	24 „	31 „
	Plec.	M-ri » 14	M-ri » 14	29 „	5 „	12 „	19 „	26 „	3 „	11 „	18 „	25 „	1 Apr.
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	30 „	6 „	13 „	20 „	27 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preavizat unci când necesităţile serviciului vor cre.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Iştanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni.

U. C. M. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau închiriere (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

P/MN 80

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 4
1936
APRILIE
ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Doliul marinei Britanice: Lord Beatty . . . . . de *M. D.*

O călătorie regală în 1867 . . . . . de *Lt. C-dor (r) Hacik*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila de *Lt. Virgil Ionescu*

Echipajul . . . . . de *Hortensia Papadat Bengescu*

Păgânul . . . . . de *Jack London*

Adunarea generală a Centralei . . . . . ***

Din activitatea secţiilor . . . . . ***

Informaţii—Noutăţi—Recenzi.

Concursul anual pentru tineret . . . . . ***

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compţul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7
BUCUREŞTI
Telefon 349/08

P/1H80

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
Ş. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CIŞMIGIU, 25% pentru bărci
CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonameutul de 10 inintrări redus dela lei 300 la 250.

BĂI, HIDROTERAPIE

INSTITUTUL D. AL. MIREA, str. Italiană No. 4, 20 % la băi de putină, aburi, hidroterapie, la consultaţiile medicale şi iratamente electrice şi radiologice.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6.* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

MONTE CARLO Cişmigiu 15 %
RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU“ (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura sirăină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.

CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta“ Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA“ M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK. Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAS ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS“ Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %
MAGAZINUL „MAX“ — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caiea Victoriei No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10*, 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT“ *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia“ *Str. Cojocari*, articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan ce; Mare*: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5 % la specialităţi
BERĂRIA BRĂGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
Fraţii ALECU şi I. HARVALI, „La Băeţii Noştrii“. *Strada Scarlat Varnav, 7:* 10% reducere la Bodegă şi coloniale.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10% reducere.
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

PREDEAL

HOTEL PALACE reducera 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1935. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAȚIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ȘI MĂRFURI

BRĂILA—GALAȚI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1934

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.30	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	21.15	pl.	GALAȚI	sos.	4.30	„
„	22.20	pl.	RENI	pl.	2.30	„
„	23.50	„	ISSACCEA	„	24.30	„
„	2.00	„	TULCEA	„	22.00	„
„	5.00	„	ISMAIL	„	19.00	„
„	7.45	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	9.15	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăței au legătură în Galați spre Vâlcov cu trenul accelerat 71-809 care pleacă din București la ora 12, 25 și sosește la Galați la ora 18,42. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galați cu trenul rapid No. 8, cu plecarea din Galați la ora 6,20 și sosește în București la ora 10,15 precum și cu trenul de persoane 804 care pleacă din Galați la ora 6,50 și sosește în București la ora 13,10. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit și restaurant. —

Obligațiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizația la timp, așa cum primește și revista
A infiltra și altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puțin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele și Pronumele .....

profesiunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotizația

Semnătura, ...

Propunător,

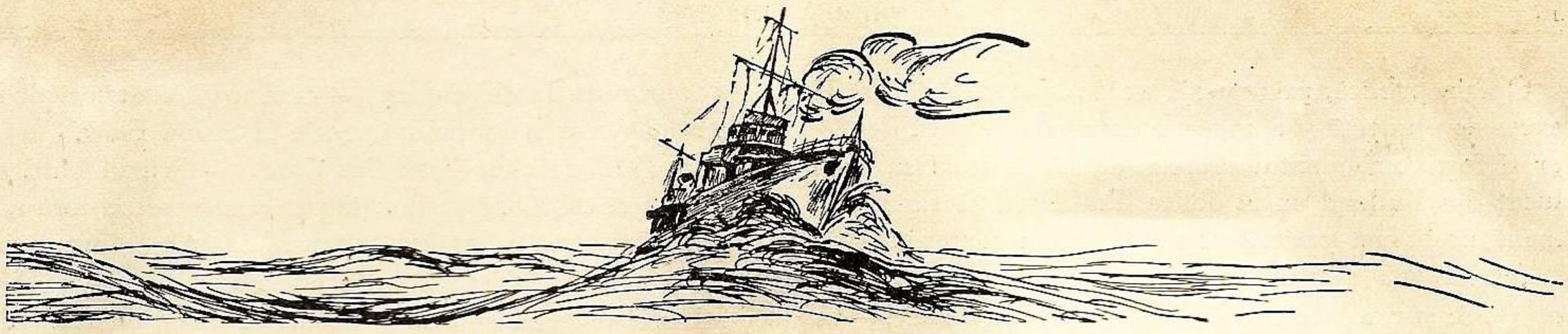
COTIZAȚIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
240 lei ofițerii
120 lei sub-ofițerii și maeștrii

Fiecare membru primește
G R A T U I T
revista *„Marea Noastră“* și se bucură de avantajele din prima pagină

Soția și copii membrilor plătesc numai o cotizație de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centală și filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „



Doliul marinei Britanice

LORD BEATTY

După moartea lui Jellicoe, marina engleză a înregistrat și pe a amiralului Beatty, comandantul crucișetoarelor de luptă în războiul cel mare.

Rar o carieră mai bogată, răsplătită cu avansări vertiginoase, datorite realelor calități ale celui dispărut.

Născut la 1871, intrat în marină la 1884, termină școala în 1886, pentru ca în 1889 să fie deja locotenent. La examene nu prea excela : primul la torpile, al doilea la artilerie, abia al treilea la navigație !

Pe teren însă, e neîntrecut. După luptele pe Nil (1896) sub lord Kitchener, în cari a fost rănit, e avansat Lt. Comandor la vârsta de 27 ani ! După cele din China (1899) contra boxerilor, în cari e din nou rănit, e avansat în 1900 Comandor, la 29 de ani.

Intre 1901 și 1908 cariera e întreruptă de dese disponibilități, cari nu-l împedică să fie înălțat în 1910 la gradul de amiral (39 ani), iar în 1913 i s'a încredințat comanda crucișetoarelor de luptă.

Cum vasele ușoare germane făceau dese incursii spre coastele engleze, Beatty face planul de a le pândi în apropiere de insula Heligoland, unde-și aveau baza. Rezultat : trei crucișetoare germane scufundate, 100 de morți și numeroși prizonieri.

O altă întâlnire cu crucișetoarele germane a avut loc în Ianuarie 1915, când *Blücher* a fost dat la fund. O neînțelegere a semnalelor numai, a făcut ca celelalte crucișetoare să scape de aceaiași soartă. *Lion,* vasul pe care era îmbarcat Beatty, fusese avariat, telegrafia fără fir nu mai funcționa și comandanții în sub ordine în loc să urmărească flota germană, au concentrat focul pe *Blücher*.

La 30 Mai 1916, în apropiere de *Yutland,* Beatty cu 6 crucișetoare, întâlnește escadra crucișetoarelor de luptă germane, comandată de amiralul *Hipper,* angajează lupta, căutând a tăia drumul inamicului ce se îndreptează spre coastă, în direcția S. S. E. Deși în toiul luptei două din vasele sale, *Queen Mary* și *Indefatigable,* — sar în aer din cauza exploziei depozitelor de muniții, Beatty se ține dârz de Hipper, până ce se lovește de grosul flotei germane, comandate de Amiralul *Scheer*. Atunci se întoarce spre Nord, trăgând după el întreagă flotă inamică, spre grosul flotei engleze, comandate de Jellicoe.

Lupta începuse pe la ora 6. ciocnirea cea mare are loc pe la 8, în care Scheer se vede încolțit ca „un cârnat într'o căldare". Cade însă noaptea, se mai lasă și o ceață, amestecată cu fumul căldărilor și al obuzelor, flotele inamice pierd contactul și Scheer reușește să se strecoare, scărmănat bine, spre bazele din care n'a mai ești până la armistițiu.

Lord Beatty, conte de Marea Nordului

Cine a învins ? De ce flota germană n'a fost distrusă ? Iată atâtea întrebări cari au dat loc la discuții și polemici.

Jellicoe se credea învingător, — și cu drept cuvânt, — fiindcă măturase mările de inamic, care n'a mai îndrăsnit să ia largul. In rapoartele sale aducea laude tuturor comandanților săi.

Opinia publică, prin presă, acuza însă pe Jellicoe de exces de prudență și ajungea la concluzia că dacă Beatty ar fi fost comandantul suprem, cu îndrăsneala sa ar fi făcut din Yutland un al doilea Trafalgar, că flota germană ar fi fost parte scufundată, parte capturată.

Jellicoe n'a răspuns la asemenea atacuri, dar după aceea, se știe, a fost înlocuit la comandă de Beatty,— ca tocmai târziu să i se recunoască meritele și să fie răsplătit, așa cum s'a arătat cu prilejul morții sale *).

Imediat alți amirali, ca Bacon în cartea „Scandalul dela Yutland", iau apărarea lui Jellicoe și-l acuză direct pe Beatty de temeritate nesăbuită, lipsă de experiență, indisciplină și neînțelegerea rostului crucișetoarelor de luptă.

Punctele principale ale acuzațiilor erau :

1) In loc să atragă el pe Hipper spre Nord, spre Jellicoe, — s'a lăsat atras spre Sud, spre Scheer. In loc să caute a se apropia de grosul de care depindea, s'a depărtat.

2) Rolul crucișetoarelor fiind cel de a informa pe comandantul șef, — Beatty n'a fost în stare să arate lui Jellicoe nici măcar unde e inamicul, dându-i chiar o poziție greșită.

3) Nu a folosit chiurasatele ce-l însoțea, nedându-le nici un ordin, ba chiar mascându-le focul.

4) Noaptea a lăsat să-i scape inamicul, în loc să se cramponeze de el, informând pe Jellicoe.

5) A aruncat totdeauna vina pe subalterni, și chiar pe superiori și la Dogger Bank și la Yutland, — când s'a dovedit că escadra nu fusese antrenată nici în trageri, nici în semnalizare, — pe când Jellicoe și-a asumat toată răspunderea.

Alte două lucrări ale amiralului Harper pun pe Beatty în aceași urâtă lumină de arivism fără scrupule, incapacitate și temeritate inconștientă.

Beatty, militar ca și Jellicoe, nu răspunse la nici un atac. In Noembrie 1916 ia comanda flotei și rezolvă cea mai grea problemă ce se punea : a apărării de atacurile submarinelor. Desființează faimoasele drumuri patrulate, înmulțește vasele de pază, creiază vestitele „*Q-boats*",— nave momeală și pune în practică convoiurile escortate.

La 21 Noembrie 1918 are satisfacția să ordone scoborârea pavilionului german de pe vasele ce se predase și înlocuirea cu cel englez, — care ar fi avut loc, dacă germanii n'ar fi scufundat vasele la Scapa Flow.

In 1919 e numit *First Sea Lord,* — Primul Lord al Mării ; în cei 8 ani de funcționare desfășoară o rară activitate pentru ca marina britanică să pue la punct tot ceace marele răsboi a scos în evidență.

După obiceiul englez, a primit în 1919 un dar de 100.000 lire sterline (100.000.0000 lei). Fu inobilat cu titlul de Earl de North Sea, decorat, ales în fruntea a multor societăți cu caracter maritim și numit Comandantul Cercetașilor Marinari.

Un sportman înflăcărat, după retragere s'a ocupat cu caii de curse, el însuși fiind, cu toată vârsta și corpolența, un călăreț de frunte.

Amiralul *Chatfield,* primul lord al mărei, spune despre Beatty: „El și Jellicoe sunt două figuri istorice ale marinei noastre. Temperamente deosebite, aveau însă ceva comun, — practica înaltelor tradiții din marină".

La 16 Martie trupul neînsuflețit al celui ce a fost un suflet vibrător a fost depus în catedrala St. Paul, alături de al lui Jellicoe, la a cărui înmormântare luase parte cu patru luni mai înainte și la un loc cu cel cu care amândoi au căutat să se identifice, alături de Nelson.

La ceremonie au asistat Ducii de York și de Kent, iar M. S. Regele României a fost reprezentat de d. C-dor Dumitrescu Gh., atașatul nostru naval.

Arhiepiscopul Cosmano Gordon Lang, a concretizat viața celui dispărut, în cuvântarea ce a ținut-o, astfel :

„In el, ca și în Nelson, ardea focul victoriei. Nu visa de cât să se întâlnească cu inamicul.

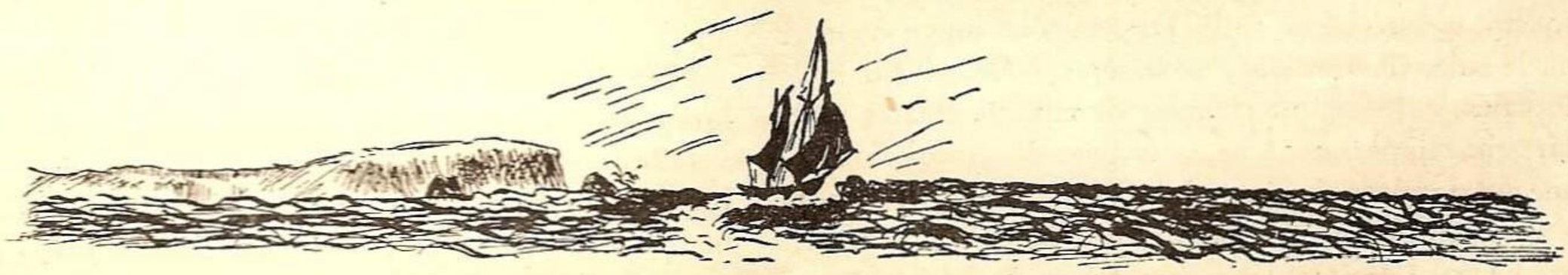
Semnalul dela Dogger Bank „Țineți-vă bine după inamic" deși a fost înțeles greșit, arată toată frământarea lui. Era gata să înfrunte ori ce risc și nu se temea de răspunderi.

„Trupurile lui Jellicoe și Beatty se odihnesc alături în pacea catedralei.Nu e nevoe să-i comparăm. Amândoi au dovedit că aveau însușirile înaltelor posturi pe care le-au deținut în marele război. Erau la fel în dragoste pentru marină și pentru patrie".

Mai mult și mai bine nu se putea spune. Ambii lorzi și-au servit cu devotament patria, fie care cu temperamentul său. Iar dovada cea mai sublimă a caracterelor lor a fost că nici unul din ei nu au ripostat printr'o polemică zadarnică atacurilor cari... și într'o țară ca Anglia au loc.

M. D.

*)-No. 12 din 1935



O călătorie regală în 1867

de Lt. C-dor (r) HACIK

tradiție nu se poate creia, dacă cei de azi și cei de mâine mai ales, nu știu ce a fost eri. Pentru aceasta Liga Navală face un călduros apel la toți cei mai bătrâni să-și aștearnă pe hârtie, fără pretenție de stil, din amintirile lor, atât de frumoase.

Putem spune că din lipsa unor asemenea documentări personale, tinerii ofițeri nu știu nici ce a făcut marina noastră în marele război, ca din actele de vitejie ale vremurilor când nu aveam scule, să se înflăcăreze pentru folosirea sculelor pe cari azi, slavă Domnului, le au.

Cu numărul de azi începem a publica o serie din amintirile fostului Locot. Comandor Hacik, *scrise în urma stăruințelor d-lui V. Amiral Gavrilescu, care ni le-a pus la dispoziție.*

*

Fosta navă *„România"* a Marinei Militare aparținea unui comerciant grec al cărui nume îmi scapă din memorie. Ea făcea transporturi de sare pe Prut.

Pe cât îmi amintesc, proprietarul *„României"* a rămas Statului dator o sumă oarecare pe sare şi atunci Statul a confiscat vasul dându-l şaluparilor.

Primind vaporul, trebuia să i se facă o reparație radicală, deoarece era într'o stare deplorabilă în toate privințile. In fața portului Brăila era o mică insulă. Acolo s'a construit o sanie pe care *„România"* a fost trasă pe uscat. După un timp destul de lung, a fost lansată. S'a făcut un mic salonaş cu două canapele înguste şi scurte, îmbrăcate cu muşama neagră, două cabine (cotețe întunecoase), cazarma, etc.

După o lungă ședere ascuns după insulă, Căpitanul Anton Barbieri [1]) primește ordinul d-lui G-ral Florescu, Ministru de Răsboi, ca *piroscaful* să plece la Giurgiu, unde va încărca niște efecte şi munițiuni pentru Călăraşi. Nu s'a terminat încă încărcarea şi primeşte un al doilea ordin.

„Nu veți pleca până nu sosește Vodă care va călători şi El tot la Călăraşi".

„România" era așa de încărcată încât nu puteai să te mişti pe covertă.

Bietul Barbieri, văzând în ce prăpastie a căzut, ştiind cum stă în gospodăria piroscafului, — s'a luat cu mâinile de cap, ştiind că e imposibil să poată pleca cu Vodă în halul în care se află „România".

Barbieri trimite o telegramă urgentă Ministerului cu următorul conținut: „Rog dați ordin ca piroscaful să fie descărcat de munițiunea încărcată, că Vodă nu poate să se îmbarce, vasul fiind absolut supraîncărcat".

Răspunsul era foarte scurt şi clar: „Nu se aprobă".

Ca serviciu de masă Barbieri avea cinci farfurii, un pahar verde, o sticlă, un şervet cu dungă roşie, o față de masă colorată, furculiță şi cuțit cu mânerul de lemn negru, o solniță, etc.

Fratele meu [2]) era mai sărac în gospodăria sa. In fine, disperarea lui Barbieri nu a dus la nici un rezultat altul, decât că Vodă a sosit şi a trebuit să plecăm. Cu Vodă a mai venit şi un colonel ca aghiotant şi cinci servitori ai Lui. Vodă se oprește pe debarcader, se uită în dreapta, în stânga părând a căuta pe „România" care era în fața Sa, baricadată cu saltele şi muniţiuni, adică în saltele erau efecte reformate.

Barbieri îi iese înainte şi îl poftește să se îmbarce. Strecurându-se printre saltele, abia îl poate duce la tambuchiul salonaşului, unde i se aduce două scaune (pliante) ca să şeadă. Vodă a stat în picioare şi în fine mola parâmele, maşina pe drum. Piroscaful dădea tot felul de bande în toate direcțiunile. Pilotul Atanasie Economul nu vedea bine, în special noaptea, ceiace a făcut că a băgat piroscaful între 10—15 mori de pe malul orașului Silistra.

In acel moment un şalupar dă fuga pe scara căzărmei, strigând: D-le H., căpitanul a dat ordin să te duci imediat la cârmă, că pilotul ne-a băgat între morile turceşti şi Turcii strigă şi înjură cât îi ia gura".

Am fugit sus, dar era prea târziu, pupa se lovise de o moară. S'a rupt o bucată din copastie şi s'a răsturnat tunul dela pupa. „România" a dat o bandă aşa fel, că din saltelele care erau ridicate până la scândura comenzei, — zic scândură, deoarece comanda era o singură scândură îngustă, — saltelele au căzut clae peste grămadă, astupând spiraiul maşinei.

Când pupa s'a lovit de moară, Vodă care era pe covertă în picioare, şi cu aghiotantul au fugit... un pas la babord, că mai mult nu putea, nefiind loc.

In fine, cu chiu cu vai şi frică, am ieşit din mori şi traversăm spre Gura Borcei. Nu ajunsesem încă la mijlocul Dunărei şi dela vale venea un nor negru de ceață care într'o clipă ne-a învelit aşa, că nu mai vedeam nici la un metru distanță. Cu maşina stopată am ancorat, dar nu ştiu dacă am ancorat cu pupa sau cu prova la vale, numai după ce s'a întins lanțul ancorei, atunci am constatat că am ancorat cu prova la vale, dar unde eram ancorați nu puteam afla.

Bietul căpitanul nostru era mai mult mort decât viu şi se văita într'una şi nu ştia ce să facă cu Vodă: mâncare nu, pat nu, nimic, nimic...

In tot timpul nopții am ținut presiune, crezând că ceața se va ridica; dar în zadar, ea se tot îngroşa.

Lui Vodă i s'a făcut un pat pe o canapea, o plapomă subțire de flanelă s'a aşternut peste pat în loc de cearceaf; a doua plapomă de flanelă tot subțire s'a pus ca plapomă, o pernă care era îmbrăcată într'o materie cadrilată cu două sau mai multe culori.

---

*) Tatăl Amiralului Barbieri.

[2]) Sublocotenentul Hacik, ofițer de bord.

Lângă canapea s'au alăturat trei scaune pliante, ca noaptea Vodă să nu cadă de pe canapeaua cea îngustă. La capul patului s'a pus o mică măsuță de brad pe care fratele meu juca șah. O sticlă cu apă, un pahar verde, două sfeșnice mici de alamă în care era câte o lumânare de stearină. Vodă însă nu a voit să se servească de sincera noastră ospitalitate... (lesne de explicat) ci s'a mulțumit să-și tragă dela splendidul său pat un pliant, pe care a șezut sau s'a plimbat toată noaptea în lungul salonașului de 2—3 metri. Aghiotantul s'a culcat pe cealaltă canapea fără nici un așternut. Vodă a cetit aproape întreaga noapte o carte germană. De mâncare nici vorbă că noi nu aveam bucătar și nu aveam decât mezeluri, șuncă, salam, brânză, etc.

Celor cinci servitori ai lui Vodă le-am așternut în cazarmă niște tenzi și cu tendalete se înveleau. I-am auzit toată noaptea înjurând în limba lor, de mergeau fulgii.

Dimineața când s'a ridicat ceața am constatat că suntem cu trei km. la vale de gura Borcii.

Aghiotantul a interpelat pe Barbieri despre așa nereguli de pe piroscaf...

Insă Barbieri ,așa iritat cum era, i-a spus : „Domnule colonel, acest bastiment a zăcut trei ani după un ostrov fără ca cineva să se intereseze câtuși de puțin dacă are nevoie de veri ceva. Pe bord eram eu și un sublocotenent, care ne aveam gospodăria la Brăila, la noi acasă, — și când am cerut ca să se dea cele necesare, veselă, rufărie, etc. cum se găsește în belșug pe fiecare bastiment, mi s'a refuzat sub pretext că „România" ne având nici un serviciu de îndeplinit, nu are nevoie de veselă, etc. Primul voiaj care-l face acum m'a surprins și era vorba numai de transport de efecte, căci nu avem nici combustibil, ulei, etc., dar ordinul de plecare a rămas în picioare. Cu cărbuni m'am împrumutat dela d-nul Foscolo, cu ulei și altele, dela un magazin, tot cu mod de împrumut. Ce puteam să fac mai mult ? Am telegrafiat Ministerului că nu este posibil să voiajez cu M. S. Vodă, arătând inconvenientele, totuși d-l Ministru a trecut peste toate acestea și a pus la dosar telegrama mea, deci Domnule colonel, cine din noi este vinovatul ?". — Cu aceasta s'a încheiat discuția.

In fine, am acostat la debarcaderul din Călărași unde aștepta o lume imensă să vadă pe Vodă Carol.

Toată lumea depe uscat era indignată văzând în ce hal a voiajat Vodă. De pe debarcadere lumea s'a suit pe scaune și scări ca să poată vedea baricadat pe Vodă, între saltele și lăzi. Când flămândul și nedormitul Vodă se debarcă, Barbieri, de bucurie a început să facă cruce și mătănii. Am început a descărca sdrențele, am spălat puntea și eram gata să plecăm când primim alt ordin : „Veți aștepta îmbarcarea lui Vodă, cu care veți veni la Giurgiu ".

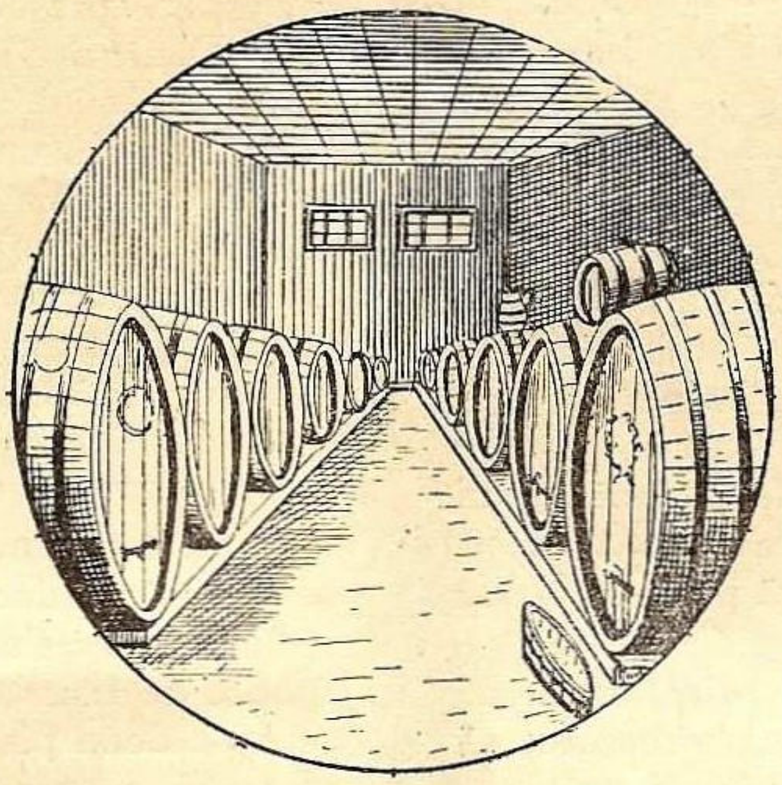
Halul în care a căzut sărmanul Barbieri nu mai e nevoie să-l descriu... Aghiotantul lui Vodă de astădată a avut însă grija a se înțelege cu Zapciul din Călărași, care a trimis pe bord de toate, pat elegant, veselă, rufărie, alimente, etc.

Totuși n'am avut nici de astă dată parte de toate bunătățile, decât de un singur dejun, căci am ajuns devreme la Giurgiu. De aci am plecat la Galați.

Mă rog, am uitat să spun că la debarcarea lui Vodă la Giurgiu, M. Sa părăsind piroscaful nu ne-a dat măcar bună ziua. Parcă bietul Barbieri era vinovat !

Medalie de Aur
Exp. Tg. Moșilor 1933
Medalie de Aur
Exp. Tg. Moșilor 1931
Medalie de Aur
Meritul Comercial cl. I.
Medalie de Argint
Meritul Comercial cl. II.

ȘTEFAN
MARE ATELIER
DE DOGARIE
BUCUREȘTI
STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAȚA MATACHE MĂCELARU)
TELEF. 4.15.14



PETRESCU
EXECUTĂ ORICE LUCRĂRI DE ACEASTĂ BRANȘA CA:
ZĂCĂTORI, BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării
Precum și orice reparațiuni cu
PREȚURI REDUSE

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

— 15, II. 1936 — 15. IV. 1936 —

S'au scurs greoiu şi într'o atmosferă de cumplită îngrijorare cele 45 zile ce ne despart dela ultima cronică, în care timp evenimentele politice internaţionale au avut un caracter atât de grav, încât au predominat cu desăvârşire pe cele de ordin marinăresc, care au trecut astfel aproape neobservate cu toată importanţa unora din ele.

Aceste evenimente politice internaţionale, au avut şi desigur că continuă să aibă consecinţe directe asupra traficului maritim al tuturor ţărilor şi deci şi asupra celui din porturile noastre.

Astfel, în general deşi nu se poate spune că traficul porturilor noastre a înregistrat scăderi mari, totuşi variaţiunile şi condiţiunile în care a avut loc acest trafic au produs şi produc încă o incertitudine în lumea comercială, incertitudine care sporeşte necontenit.

Sunt unele afaceri cari merg, sunt cifre la export care în comparaţie cu trecutul, au fost depăşite, dar cu toate acestea ceva de neobişnuit pluteşte asupra întregei activităţi din porturi, care măreşte nesiguranţa şi neîncrederea, atât de dăunătoare vieţii economice a unei ţări.

Să începem a examina traficul principalului nostru port, Constanţa.

In general, traficul total de export al Constanţei a crescut dela începutul anului, după ce în Februarie a suferit o scădere bruscă. Sporul îl formează însă produsele petrolifere. Acestea au trecut dela 408.000 tone circa în Ianuarie, la 340.000 tone circa în Februarie, spre a atinge în Martie circa 425.000 tone. Scăderea înregistrată în Februarie îşi găseşte desigur explicaţie atât într'o cauză de ordin general — sporirea greutăţilor în ceeace priveşte regimul de plăţi, cât şi în faptul că Italia, în grija de a-şi asigura aprovizionarea acestui trebuincios produs, atunci când se agita în Decembrie 1935 şi Ianuarie 1936 chestiunea aplicărei sancţiunilor petrolifere, a intrat în legături cu America.

In orice caz, scăderea a produs mari îngrijorări în cercurile interesate, mai ales că informaţiile aduceau vestea că circa 80% din tancurile italiene ce veneau odată în Constanţa se vor îndrepta în viitor spre America.

Mai toate celelalte principale produse însă, au scăzut la export.

Astfel, exportul de cherestea dela circa 11.200 tone în Februarie a scăzut în Martie la circa 9.900 tone. Principala cauză este aceeaş de până acum: războiul comercial cu Grecia, una din principalele noastre debuşee în cherestea, nu a încetat.

Exportul de cereale s'a menţinut atât în Febr. cât şi în Martie în jurul aceleiaş cifre de circa 16.500 tone.

Exportul de vite însă, după ce a atins în Februarie cifra de 6.600 capete faţă de 5.270 în Ianuarie, a scăzut în Martie la 4.600.

Explicaţia este aceiaş ca şi cea dată pentru cherestea.

In legătură cu acest export, este locul aci să înregistrăm două veşti bune: Abatorul de export este complect gata şi în Maiu se va inaugura, se spune că chiar de către M. S. Regele. Aceasta ar fi prima veste bună. A doua se referă la comisiunea care după cum am anunţat şi în No. 2 a fost trimisă în ţările din bazinul Mediteranei să se intereseze asupra posibilităţilor de export ale acestui abator.

Această comsiune s'a întors, aducând cu ea rezultate care îndreptăţesc multe speranţe.

Se pare chiar că şi Anglia a început să se intereseze despre posibilităţile de export ale acestui abator.

In No. 2 al revistei, se spunea că acordul comercial cu Grecia fusese alcătuit şi când se spera ca să fie semnat de către delegaţii greci şi să intre în vigoare, curmând astfel un război economic atât de dăunător intereselor noastre comerciale, delegaţii greci au ridicat noui obiecţiuni, astfel că tratativele au fost rupte şi în această situaţie ne aflam până spre mijlocul acestei luni când, — mai liberată de preocupările găsirei celei mai bune forme de guvernământ, — Grecia s'a gândit să-şi trimită din nou delegaţii să reia tratativele.

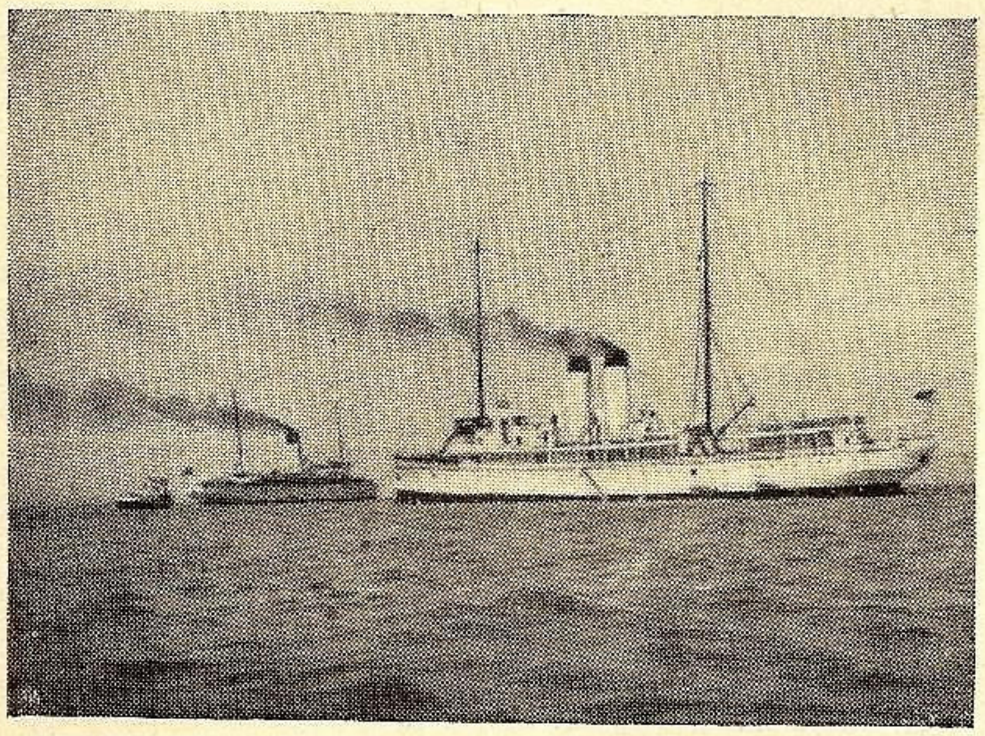
Acordul a fost parafat la 30 Martie, astfel că acest război, care ne-a produs mari pagube şi care a creat ocaziuni de speculă pentru unele mărfuri în dauna consumatorului român, e pe cale de a se termina. Ca exemplu al speculei, e destul să o amintim pe cea cu lămâile care se aruncă cu miile de lăzi în mare, deşi preţul pe piaţă a ajuns la 15 lei bucata.

Imbucurător este exportul de păsări care a ajuns la 121.000 capete în Febr. şi 150.000 în Martie, şi în care Palestina ocupă primul loc.

Tradus în numărul de intrări de vapoare, traficul portului Constanţa a fost de 161 în Martie faţă de 123 în Februarie, în care pavilionul englez este cel mai bine reprezentat, luând locul celui italian.

Trecând la traficul din porturile Dunărene, am înregistrat aceleaş mici cifre ca şi în trecut. Deschiderea navigaţiei pe Dunăre, a favorizat oarecum dar cu perspective crescânde, traficul de tranzit.

In general însă, putem deduce că porturile Dunărene au avut o



Vaporul „Regele Carol" *(în fund) reuşeşte a salva* „Dacia".

activitate extrem de redusă comparativ cu alţi ani.

Singura activitate mai intensă a fost acea a pregărilor pentru o noua campanie de lucru: Eşiri de nave din bazine unde au stat la ernat, reparaţii şi curăţiri.

Cursele de pasageri ale N. F. R. pe linia Galaţi-Severin s'au reluat la 20 Martie, iar cele de mărfuri la 1 Martie.

Speranţe noui încolţesc, stimulate de sforţările ce s'au depus de către Ministerul Comunicaţiilor, Camerele de Comerţ, C. F. R., etc. pentru găsirea mijloacelor de redresare ale acestor porturi şi care au făcut obiectul câtorva conferinţe despre care ne-am ocupat la timp.

Concluziile generale ale discuţiunilor ce s'au dus în acest sens, au fost trase de către P. C. A. Una din piedicele ce stau în calea redresărei acestor porturi este lipsa de bani necesari noilor înzestrări de aparate, modernizării silozurilor, cumpărărei de spărgătoare de ghiaţă, etc.

Şi pentru înlăturarea acestei piedici se pare că chiar în cursul lunei Martie P. C. A., a ajuns la soluţia unui împrumut intern la una din însemnatele instituţii de credit din ţară, în care scop s'a intrat în tratative.

Deocamdată, ceeace e îmbucurător, e faptul, pe care l'a semnalat şi ziarele dela finele lui Martie, că Ministerul de Comunicaţii a şi

început lucrările de construcţia şoselelor Brăila-Galaţi şi Galaţi-Cahul a căror însemnătate pentru îndrumarea produselor hinterlandului către porturile Galaţi şi Brăila a fost arătată în conferinţele ce au avut loc.

Din împrumutul despre care vorbeam mai sus se pare că va profita şi Constanţa pentrucă şi nevoile acestui port a crescut proporţional cu creşterea traficului.

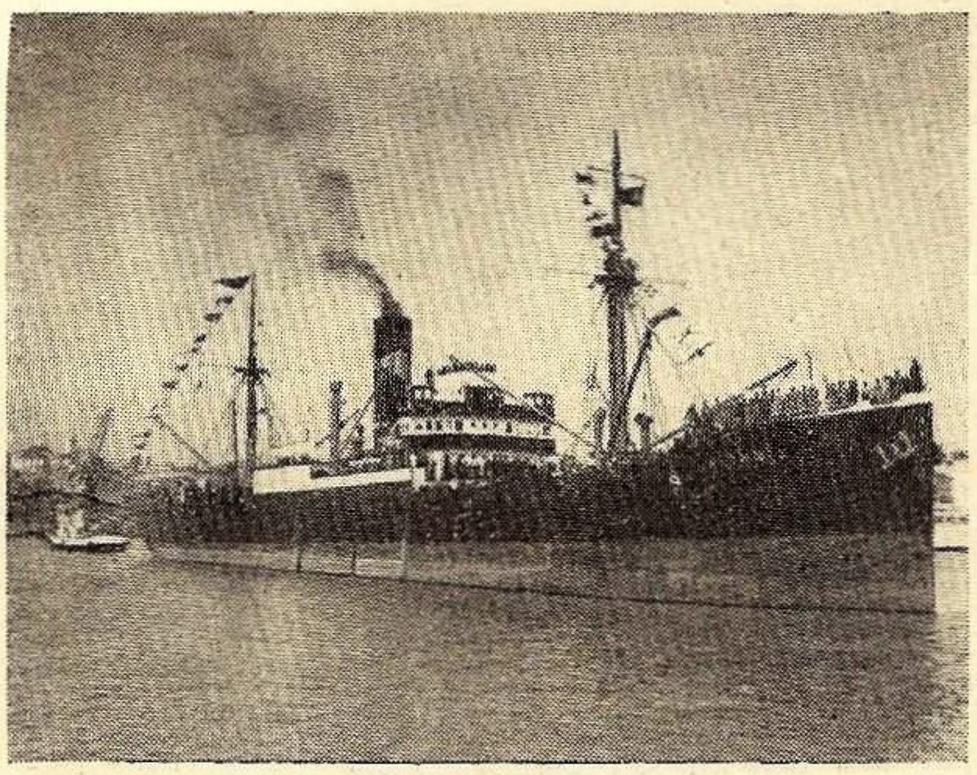
Una din aceste nevoi, de exemplu, este acea a construirei bazinului de îndocare a navelor.

Vă amintiţi că în numerele trecute, ocupându-ne de această chestiune, am putut să vă informăm că P. C. A. după ce a putut convinge autorităţile superioare de absoluta şi urgenta necesitate de soluţionare a acestei chestiuni, se oprise la soluţiunea bazinului de radub. Iată însă că acuma, ne parvine informaţiunea că soluţia bazinului de radub a căzut pentrucă rezultatele forajelor făcute la Constanţa au dus la concluzia că construcţia ar fi prea costisitoare şi ar dura prea mult timp.

In locul bazinului de radub prin urmare, s'ar comanda un doc plutitor care ar putea fi construit în circa 6 luni.

Proverbele româneşti *„scumpul mai mult păgubeşte"* şi *„eftin la făină dar scump la tărâţe"* se pare că îşi va găsi aplicarea şi aci.

Experienţa ne dovedeşte aproape zilnic că noi suntem oameni cam neprevăzători, că posedăm un grad de inerţie greu de învins,



Vaporul German „Alminia" pe care a avut loc, în larg, votarea supuşilor germaui din România.

că nu urmărim, nu studiem, anumite chestiuni decât atunci când nevoia reclamă absolută urgenţă.

Luaţi ca exemplu situaţia parcului de nave ale S. M. R.

Până când nu au văzut şi copiii că străinii ocolesc vasele noastre, până când nu au observat şi naivii citind în ziare că pasagerele noastre au început a sta mai mult în şantiere la reparaţii, decât în mare, până când nu s'a observat că adunând costul reparaţilor unui pasager din vre-o 3—4 ani, s'ar fi putut construi unul nou, nu ne-am putut hotărî să construim alte două noui, ci am continuat politica *„Antereului lui Arvinte"*.

Şi se pare că şi în chestiunea bazinului, avem perspectiva a cădea din nou în aceeaş greşală.

Să lăsăm la o parte soluţiile provizorii, iar dintre acele definitive să nu alegem decât pe cele mai bune, chiar dacă sunt aparent mai scumpe.

Dacă nevoia ne obligă să nu mai amânăm şi dacă această nevoe cere un efort, atunci să facem acest efort odată pentru totdeauna, nu în rate.

Soluţia docului plutitor nici ca o soluţie provizorie, nici ca una definitivă nu va rezolvi problema decât poate pentru un viitor prea apropiat. Ca solutie provizorie nu, pentrucă va tinde să devină definitivă. Numai când în viitor nevoia ne va pune din nou mâna în gat ca astăzi, vom vedea că am cheltuit degeaba, şi că cu un efort puţin mai mare ca cel iniţial rezolvam defintiv problema.

Ca soluţie definitivă, deasemeni nu, pentrucă avantagiile bazinului de radub, aşa cum am arătat în No. 11 nu mai suferă comparaţie.

Să sperăm că până la urmă soluţia bazinului de radub va învinge. Trebue să învingă, pentrucă e cea mai bună, aşa cum şi soluţia complectării parcului de vase S. M. R. prin unităţi noi, construite anume pentru scopurile noastre a învins pe cea a cumpărărei de vase vechi.

Să sperăm că conducătorii dela P. C. A. vor şti să convingă guvernul şi în chestiunea bazinului de radub aşa cum l'au putut convinge în chestiunea noilor vase.

Şi pentrucă am atins chestiunea construcţiei acestor nave noi, să ne ocupăm mai în amănunt de ea. După ce s'au ţinut două licitaţii la 30 Ianuarie şi 15 Februarie, la care s'au prezentat câteva oferte ale diverselor şantiere navale străine, s'a numit o comisiune care, după ce le-a studiat în parte în cursul lunei Februarie şi Martie, a hotărât să se ceară firmei Burmeister & Wain din Copenhaga a cărei ofertă pare a întruni condiţiunile cele mai avantajoase, să-şi desvolte mai detailat condiţiunile ofertei.

In ceeace priveşte preţul, toate casele constructoare pretindeau sume superioare celei de circa 114 milioane cât a pretins de fiecare navă şantierul danez.

Cititorii vor găsi la pagina 70 câteva din cele mai importante oferte prezentate.

Acest şantier şi-a creat un renume pentru construcţia navelor cu motoare. Desigur însă că dacă şi relaţiunile cerute vor continua să fie avantajoase, atunci desigur că licitaţia se va adjudeca definitiv asupra acestor şantiere.

Problema grea ce se va pune însă pentru S. M. R., va fi acea a personalului mecanic.

Personalul actual este specializat în maşini cu vapori, iar nu în motoare. Desigur însă că, această chestiune dacă constitue în adevăr o greutate, nu este însă o piedică de neînlăturat. Cu ajutorul Marinei Militare, care are suficienţi şi buni motorişti, se va forma şi la S. M. R. personalul specialist.

Ziua în care vom putea informa pe cetitorii noştri că contractul a fost semnat şi că deci chestiunea a intrat în mod indiscutabil pe calea realizărei, va fi pentru noi, şi desigur că şi pentru marinarii noştri, zi de adevărată sărbătoare. Să sperăm că nu va trece apoi prea mult timp de aşteptare ca să vină rândul construirei şi de noi cargouri, pentrucă numai prin modernizarea materialului, vom putea reabilita prestigiul pavilionului nostru.

La T.-Severin în acest timp, odată cu sforţările ce se fac de a se termina în Maiu lucrările la pasagerul fluvial *„Regele Carol II"*, aşa cum s'a făcut cunoscut, pe cala ce a servit construcţiei acestuia, s'a pus în construcţie vaporul *„Cetatea Albă"* care este destinat a face cabotaj, legând între ele toate porturile maritime de pe coastă. In sfârşit, legătura aceasta care a întârziat atâta, va putea fi începută în 1938 când acest vapor va fi gata. Inseamnă 2 ani de aşteptare. E mult, desigur, dar să ne mulţumim totuşi că o vom avea şi peste 2 ani, decât deloc.

Fără îndoială că, în afară de scopurile pur comerciale ce vor fi atinse, punerea în serviciu a acestui vapor, va da o deosebită desvoltare turismului de apă.

Inainte de a avea fericirea ca în dreapta numărului ce formează actualul parc de vase al S. M. R. să facem un plus şi să adăogăm cifra 3 — cele 2 nave în perspectivă a fi comandate şi cel pus în construcţie la T. Severin, nu a lipsit mult de a nu face o operaţiune de scădere.

„Dacia" abia eşită din şantierele dela Stenia, în drum spre Constanţa, ziua, pe mare calmă, dar acoperită de ceaţă, a eşuat la 26 Martie la 6 mile Nord *Tusla*.

La faţa locului s'au dus imediat remorcherele portului: *„Ing. Ca-*

zimir" şi *„Tomis"* precum şi vaporul *„Regele Carol"* care sub comanda d-lui Comandant *M. Marcu* au început operaţiunile de salvare încununate de succes în seara aceleaş zile, când vasul a fost despotmolit, în ciuda cioclului *„King Lear"* care crezuse că a sosit momentul să-şi răzbune cu această ocazie de toată inactivitatea din timpul iernei.

Şi astfel, *„Dacia"*, scăpat de a ţine companie epavei tancului italian *Santoni* eşuat acum vre-o 2 ani în acele regiuni, a intrat în port spre mulţumirea marinarilor români, luând din nou drumul spre şantierele dela *Stenia* în ziua de 1 Aprilie.

Dacia este al doilea vapor al S. M. R. care în iarna asta după ce s'a pus pe uscat, a fost salvat; primul a fost *„Durostor"* eşuat la începutul lui Martie în apele greceşti la *Naziki* şi despotmolit cu propriile sale mijloace.

Cazul nenorocit al *Daciei*, readuce pe tapet chestiunea organizării mijloacelor de prevenire a unor noi sinistre de acest fel, chestiune care se pusese acum 2 ani, cu ocazia eşuării acelui tanc italian *„Santoni"*. Regiunea aceasta trebue neapărat marcată prin geamanduri luminoase, cu clopot, sirene care să evite pe viitor asemenea nenorocite cazuri.

*

Luna Martie fiind aceia a votării noului buget, am avut prilejul de a înregistra câteva cifre în legătură cu bugetul P. C. A. Astfel. am înregistrat că în primele 10 luni ale exerciţiului bugetar 1935/936 s'au încasat efectiv 525 milioane lei faţă de 607 milioane prevăzuţi

Din suma aceasta încasată, 440 milioane au fost cheltueli de exploatare şi 68 milioane cheltueli de investiţii. Redevenţa prevăzută Statului era de 72 milioane, din care a încasat însă numai 17 milioane lei.

Bugetul 1936/37 al P. C. A., la cheltueli se prezintă în comparaţie cu cel pe 1935/936 astfel (milioane lei) :

	1935/36	1936/37	Diferenţe
Cheltueli de personal . .	202	214	+12
„ „ material . .	426	506	+80
„ diverse	115	33	—82
Total	743	753	

Nu s'a prevăzut nici o redevenţă către Stat ca să se dea posibilitatea sporirei parcului de nave.

După ce am vorbit despre trafic, porturi şi vapoare, să ne ocupăm puţin şi despre marinari.

Oameni cu calităţi de meserie excepţionale, muncitori şi răbdători sunt mai rău plătiţi ca ori care altă categorie de muncitori. Numărul relativ restrâns, comparativ cu alte categorii de muncitori, a făcut totdeauna ca justele lor revendicări să fie necontenit amânate, astfel că continuă a se sbate în sărăcie şi nevoi.

Nici o legislaţie maritimă complectă sau pusă la punct cu nevoile timpului care să le fixeze îndatoririle, drepturile de salar, ore de muncă, drepturi de asistenţă, înaintare, erarhie, etc.

Iată însă că, fără a eşi din calea mijloacelor legale de revendicări a drepturilor lor, durerile lor au găsit ecou şi în parlament. In cursul lunei Martie chestiunea a fost ridicată de d. *M. Condrus* şi a avut ca rezultat numirea de către Ministerul de Comunicaţii, a unei comisiuni care a şi început lucrările de pregătire a legiuirilor necesare, care probabil vor fi supuse în toamnă Parlamentului.

Este drept, că au mai fost comisiuni însărcinate în acest scop, marinarii au primit de foarte multe ori promisiuni că revendicările lor vor găsi ascultare, dar.... s'au ales numai cu promisiunile.

De astă dată însă, se pare că rezultatul va fi cel aşteptat de marinari.

*

Să trecem acum la evenimentele ce am avut de înregistrat în acest interval de timp, cari privesc marina noastră de războiu.

Pe când bazele navale maritime şi fluviale şi-au intensificat instrucţia cadrelor, pregătindu-se să primească noul contingent de recruţi, la Arsenalul Marinei şi la Şantierul T. Severin lucrările de reparaţiuni ale navelor au continuat în acelaş tempo viu.

In străinătate, lucrările de recepţie ale submarinului „Delfinul", au fost complet terminate, urmând ca ridicarea pavilionului naţional să aibă loc după 1 Aprilie.

Această nouă unitate, rămâne totuşi încă circa o lună în Italia unde sub supravegherea unei comisiuni technice italiene condusă de *Locot. Comandor Moralle* va face şcoală pentru formarea echipajului.

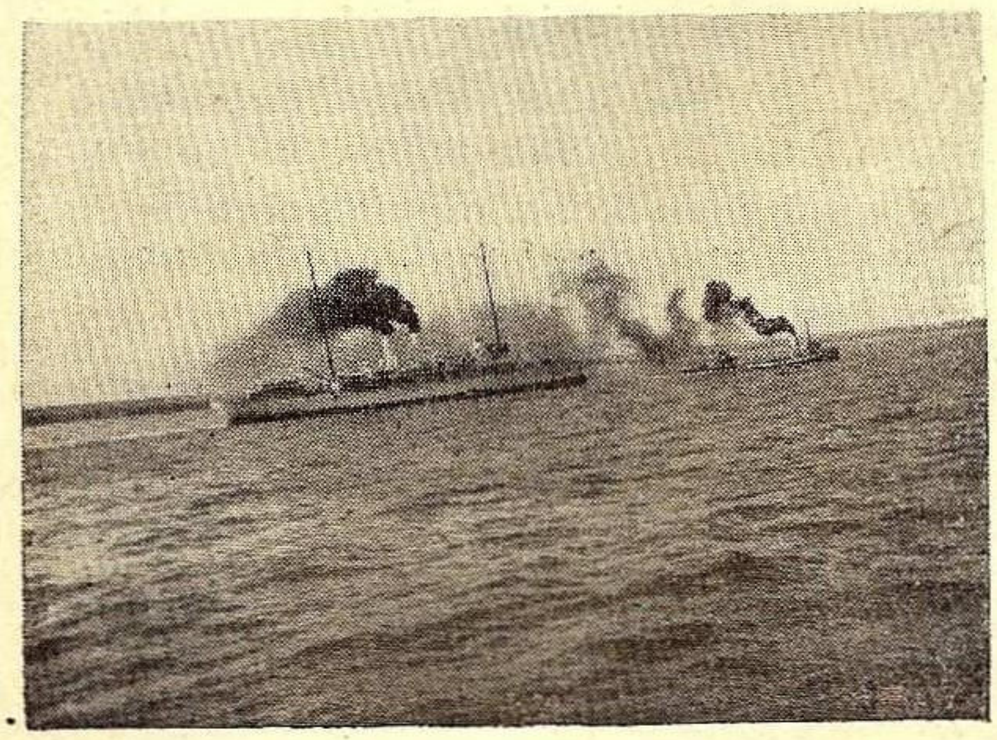
Vorbind de submarin, găsim nimerită ocaziunea de a reveni asupra unei informaţiuni care va da desigur mult de gândit atât autorităţilor superioare militare cât şi guvernului.

Vă amintiţi că în numărul trecut s'a dat informaţiunea că Bulgaria a comandat în Germania 2 submarine de 250 tone, după ce în prealabil, îşi trimisese în Germania spre a fi formate de către marina germană 3 echipagii complecte.

Numai cine cunoaşte valoarea militară a acestei arme, submarinul, pentru paza coastelor şi pentru interceptarea comunicaţiilor maritime, poate să-şi dea seama de îngrijorarea pe care o aduce vestea de mai sus.

Până acum 2 ani, politica noastră externă avea la bază grija apărărei contra unui pericol ce ar fi venit dela răsărit.

Atenţiunea s'a îndreptat însă numai asupra graniţelor terestre; pentru apărarea celor aproape 400 km. de frontieră maritimă şi a



Remorcherele „Ing. Cazimir" şi „Tomis" cercând a trage pe „Dacia" (I-a încercare)

drumurilor de comunicaţie cu Mediterana nu s'a mai făcut nimic, sau aproape nimic, în afară de construirea celor 2 distrugătoare şi a submarinului *„Delfinul"*.

Reluarea raporturilor cu Sovietele, gravele evenimente internaţionale din ultimul timp şi tendinţele revizioniste ale Ungariei, cari ne pun mereu în discuţie chestiunea frontierelor apusene, a mutat centrul preocupărilor dela Est la Vest, astfel că în ochii guvernanţilor, necesitatea realizărei unui program naval a fost de mai puţină importanţă.

Noua politică a Germaniei „a faptelor împlinite" s'a dovedit a fi contagioasă. După Austria, va veni rândul Ungariei, apoi a Bulgariei. Acest pericol şi hotărîrea Bulgariei în chestiunea submarinelor aduce prin urmare din nou pe tapet chestiunea apărărei frontierei noastre maritime şi a comunicaţiilor noastre maritime.

Să ne reamintim întotdeauna că la 1913 nu a îndrăznit un vapor al S. M. R.-ului să iasă din port din cauza o două hârburi de torpiloare bulgare.

Să ne reamintim că poziţiunea geografică a Bulgariei care o pune în situaţia de a ne intercepta comunicaţiile noastre maritime cu foarte mare uşurinţă, deocamdată prin cele 2 submarine, constitue un atât de mare avantaj al ei, şi un atât de mare pericol pentru

noi, încât complecarea cu un ceas mai devreme a programului nostru naval devine o datorie de prim ordin.

O altă chestiune dureroasă pe care trebue să o înregistrăm ne-a fost prilejuită de citirea bugetului marinei, în care unele capitole devin dela început aproape inexistente prin comprimarea lor. Spunem *„dela început"* pentrucă așa cum a fost și anul trecut când au fost vre-o 2—3 reduceri a bugetului, reducerile se vor produce și în acest an.

Câteva din capitolele la cari ne referim sunt acelea în legătură cu instrucția și îndemnitățile de ambarcare ale personalului.

Cel al instrucției este atât de mic încât nu va permite călătoriile de instrucție, de Stat Major, manevre aproape deloc sau în orice caz prea puțin pentru a da un bun randament.

Nu mai puțin, capitolul referitor la îndemnitatea de ambarcare.

Citeam cu bucurie înțelegera pe care a găsit-o nevoile aviației: sporirea fondurilor de instrucție, sporirea îndemnității orelor de sbor ale aviatorilor etc. și comparam cu câtă vitregie este tratată marina din acest punct de vedere.

Iată pentru ce găsim, că prin bugetul actual, s'a pus marina în situație de vădită inferioritate față de aviație.

Să trecem acum la chestiunile de ordin extern care interesează viața marinărească.

Astfel, începând cu evenimentul despre care ne-am mai ocupat și în numerele anterioare — războiul Italo-Etiopian — înregistrăm că consecințele ce le produsese, adică tensiunea din Mediterana, după ce atinsese o fază destul de critică la începutul lui Februarie prin insistența cu care se voia să se extindă sancțiunile economice prohibind exportul de produse petrolifere pentru Italia, a evoluat întâi spre o destindere în cursul lunei Martie spre a ajunge apoi din nou spre finele acestei luni la un puct mort.

Propriu zis n'a fost o destindere, voită de Anglia sau Italia, cât mai mult o întrerupere, o amânare în rezolvarea chestiunei Mediteraniene pe care a impus-o pe neașteptate gestul Germaniei dela 6 Martie în legătură cu Renania și care deocamdată, prin gravitatea lui, a pus chestiunea Mediteranei pe al doilea plan.

Că așa este, că Anglia înțelege să-și mențină nepericlitate interesele în Africa o dovedește faptul că, acum când războiul Italo-Etiopian e pe sfârșite, Anglia a repus din nou la Geneva chestiunea sancțiunilor, a uitat necesitatea de a avea lângă ea contra pericolului din Europa o Italie forte, înclinând a arăta că pentru ea se pune întâi problema Africei — deci chestiunea mediteraniană și drumul spre Indii — și apoi al Europei. Și, acest fel de a vedea al Angliei, formează punctul mort al tensiunei din Mediterana.

Ca și cum conflictul Italo-Etiopian, nu ar fi fost suficient ca să aprindă focul unui război în Mediterana și chiar în Europa, a trebui să urmeze acțiunea Germaniei dela 6 Martie ca să vedem lucrurile complicându-se din ce în ce.

Acțiunea Germaniei o privim aci, numai din punctul de vedere al consecințelor ce le-ar avea în legătură cu chestiunile de ordin naval.

Această acțiune a inaugurat o politică nouă „a faptelor împlinite" care este contagioasă și care trezește pofta de imitație.

Una din consecințele despre care vorbeam s'au și produs, în aceeaș lună Martie: Ministrul de externe al Turciei, la sfârșitul ședinței Consiliului Ligii Națiunilor, a arătat președintelui, intenționea Turciei de a ridica în mod public la Geneva, chestiunea fortificării Dardanelor și Bosforului.

Dar oare Ungaria, Bulgaria poate garanta cineva că nu va face la fel? Cum s'ar putea altfel interpreta hotărîrea Bulgariei de a comanda 2 submarine în Germania, campania de construcții de șosele strategice pe malul Dunării, vizitele ofițerilor germani etc., decât ca un preludiu a repetării gestului Germaniei?

Cred că nu există nimeni în România care să nu-și dea seama de importanța ce o are pentru noi hotărârea Turciei și a Bulgariei.

Cine ar putea apoi preciza că acordul naval încheiat acum de curând la Londra, deja născut schiop, ar mai putea sta prea mult timp în picioare? După ocuparea Renaniei, va veni și rândul pretențiilor de retrocedare a coloniilor și Germania nu pregetă de a-și construi instrumentul de forță de care va avea nevoe pentru aceasta: *flota*.

Acordul naval anglo-german, nu va trăi mult și denunțarea lui, poate prin acelaș fel ca cel dela Locarno, va scurta viața actualului acord naval dela Londra care abia s'a încheiat.

In perioada aceasta de frământări internaționale, și abia după 4 luni dela moartea amiralului Jellicoe, marina britanică a pierdut încă unul din cei mai mari amirali pe care i-a avut: *Amiralul Beatty, Comte de Brooksby și al Marei Nordului,* a cărui interesantă biografie veți putea-o citi la pag. 49.

După o viață norocoasă care la suit vertiginos la cele mai mari trepte ale erarhiei celei mai puternice marine din lume — comandor la 29 ani, contra amiral la 39 ani, și comandant en chef a flotei la 45 ani — la 10 Martie a închis pentru totdeauna ochii în vârstă de 65 ani. Marina britanică, ca ultim omagiu i-a așezat corpul alături de cel al lui *Jellicoe,* în catedrala *Sft. Paul,* învăluit în pavilionul său ce-a fluturat odată la catargul lui *Lion* în bătălia dela *Dogger Bank*.

Cel mai important eveniment însă, desigur, ar fi trebuit să fie intrarea în vigoare a celui de al doilea tratat naval încheiat la Londra.

Evenimentele grave internaționale ce au avut loc în această perioadă, precum și faptul că din reprezentanții celor 5 mari puteri maritime care au deschis conferința la 9 Dec. 935, nu au iscălit tratatul la 25 Martie 1936 decât reprezentanții numai a 3 puteri maritime, i-a scăzut însă cu totul importanța.

In adevăr, Japonia s'a retras pentrucă nu i s'a recunoscut paritatea, Italia deasemeni, pentru motive de politică generală, astfel că acest tratat este un fel de copil născut mort.

Să vedem pe scurt ce cuprinde. Având la bază acelaș principiu — al parității navale dintre Anglia și St. Unite — cuprinde 5 părți:

Partea întâia după ce lămurește ce se numește „deplasamentul tip" al unei nave, face următoarele împărțiri:

1. Nave de linie divizate în 2 clase:

a) peste 10.000 tone deplasament și artilerie superioară calibrului 203 mm.;

b) de cel puțin 8.000 tone și cu artilerie superioară calibrului 203 mm.

2. Nave port avioane, divizate în 2 clase:

a) cu punte pentru decolare și aterisaj;

b) fără punte pentru decolaj și aterisaj.

3. Nave ușoare de suprafață, divizate în 3 clase:

a) sub 3000 tone, dar cu armament superior calibrului 155 mm.

b) armament superior calibrului 155 mm.;

c) tonaj egal sau inferior lui 3000 tone și cu armament ne depășind calibru 155 mm.

4. Submarine.

5. Nave de luptă între 100—2000 tone sub 20 noduri viteză, fără tuburi lans-torpile și cu artilerie egală sau inferioară calibrului 155 mm.

6 și 7. Nave auxiliare și vedete.

In această parte au fost fixate și limitele de vârstă: 26 ani pentru nave de linie, 20 ani pentru port-avioane, 16 ani crucișetoarele și 13 ani submarinele.

Partea doua se ocupă de limitarea calitativă.

In principiu navele de linie rămân limitate la 35.000 tone cu artilerie între 254 și 356 mm. In cazul când Italia și Japonia s'ar opri înainte de 1937 la acest calibru, atunci calibrul maxim se limitează la 406 mm.

Port-avioanele sunt limitate la 23.000 tone și 10 piese de 155 mm., navele ușoare la 8.000 tone și 155 mm. calibru de artilerie, submarinele la 2.000 tone și 130 mm. calibru de artilerie.

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
(1200 km)

31. Iulie. BOIŢA.

La ora 6 am pornit spre Olt. Ne luasem pentru drum iarăşi 2 pui rripţi şi la ora 6.45 am dat la larg.

Frigul ne obligă să îmbrăcăm ceva mai gros, spre a ne feri de răceală. Intrăm imediat în adevăratul defileu al T. Roşu. Un cot la stânga numai şi suntem în el.

La început bătea un vânt dela Sud care ne-a ţinut în loc un sfert de oră; apoi, după ce am intrat bine în defileu, vântul a încetat, iar curentul a început să se mărească din ce în ce.

Defileul se îngustează, iar înfăţişarea sa devine din ce în ce mai impunătoare. Pădurile de brad măresc şi împodobesc farmecul defileului, împrăştiind un miros şi un aer plin de sănătate .

Pe dreapta şoseaua, iar pe stânga calea ferată pare o lucrare în miniatură.

Te miri cum a putut concepe mintea omenească asemenea lucrări şi cum s'au săpat aceste căi de comunicaţie în stâncă. — După 10 km. de drum, apare vechea staţie de frontieră, — *Vereş Torn,* iar după alţi 10 km., *Câinenii.*

Torentul este grozav de tare şi avem impresia că din moment în moment ne va înghiţi.

Căderile de apă ne silesc să oprim la mal, şi să mergem pe jos, pentru a ne da seama pe unde s'o luăm.

Ici, colo, mai apărea câte o stâncă care dacă n'am fi fost atenţi, ne-ar fi putut răsturna.

Inaintăm cu atenţie, ca nu cumva să ni se întâmple ceva, mai ales că ni se atrăsese atenţia de către mulţi, asupra acestui loc. Eram apoi obligaţi să oprim din loc în loc, ca să scoatem apa din barcă. intrată pe deasupra, în momentul când ne avântam într'un torent.

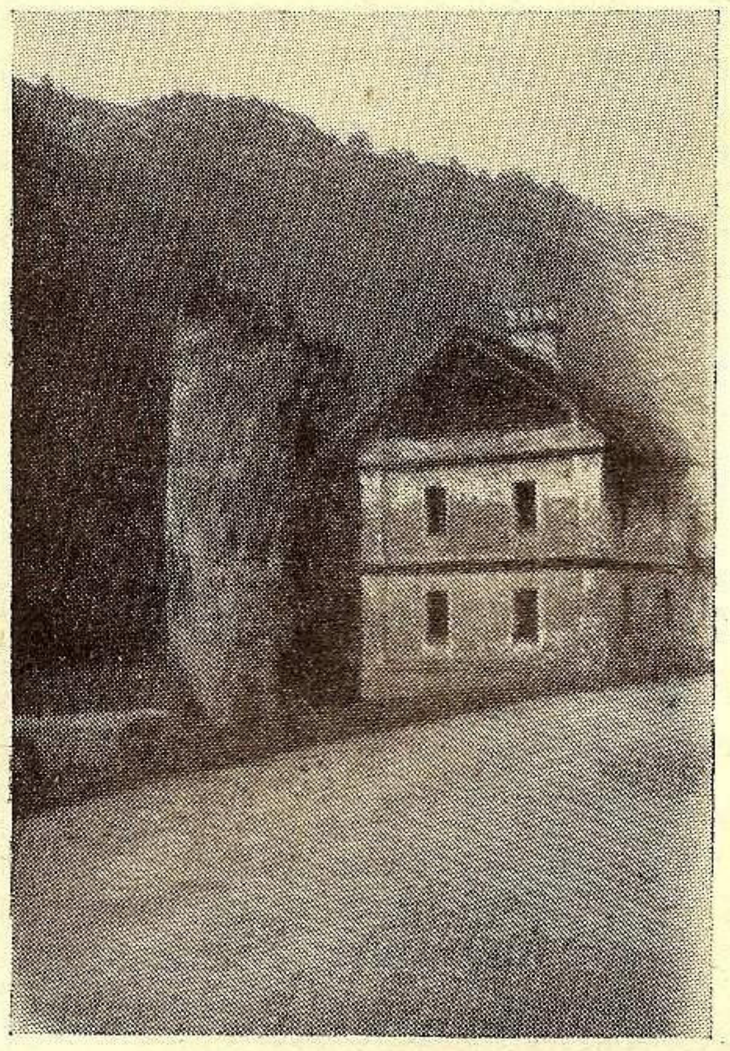
După un oarecare timp, apare şi gura Lotrului, plină de plute ceeace ne-a determinat să credem că nu va fi aşa de rău mai la vale. — Se făcuse ora 12, şi aerul tare ne sileşte să oprim şi să mâncăm. La mal dăm de o cârciumă, unde găsim vin şi sifon rece la ghiaţă. Cârciumarul, un oltean mititel,, — ne serveşte cu tot dichisul şi din vorbă în vorbă, ne spune că mai jos o să mai avem de lucru într'un loc numit *„Cârligele Oltului"*.

Intr'adevăr, aşa a fost, căci am avut momente, când înaintea ochilor nu mai vedeam nimic, din cauza iuţelii, care cred că atingea 15 km. pe oră. Lucru n'a fost de glumă pentru că o mişcare greşită făcută printre coturi şi bolovani, ne-ar fi putut costa viaţa.

Ori cât de bun înnotător ar fi fost cineva, lovindu-se de o asemenea stâncă, s'ar fi pierdut cu siguranţă.

Aceste *„Cărlige"* care au o lungime de vre-o 8 km. le-am parcurs în 20 minute. Trecem pe lângă M-stirea *Cozia, Căciulata* şi ne oprim la Călimăneşti.

Legăm barca de o salcie la mal în curtea unei vile, — după ce căpătăm permisiunea să o lăsăm peste noapte.



Vereş Torn — Turnu Roşu

Proprietarul vilei, un doctor din Bucureşti, avea pe mal un cort cu 2 paturi, luminat electric şi cu instalaţie de radio. Casa, curtea şi aranjamentul prezentat de acest domn doctor, era punctul cel mai de atracţie al vizitatorilor, dând dovadă de un deosebit gust estetic.

In faţă avea o plajă de nisip, unde probabil în timpul liber stătea la soare. Hainele şi o parte din lucruri, ni se udaseră; le întindem la soare, ne bărbierim, ne îmbrăcăm şi apoi plecăm să vizităm staţiunea. — Văzând aglomeraţia, prima grijă a fost să ne găsim o cameră, să nu riscăm a dormi sub cerul liber.

Cu toate că cerusem concursul poliţiei, cu greu am putut găsi o cămăruţă. Ca aspect, staţiunea se prezintă destul de bine. Posedă vile şi localuri mult mai frumoase ca la Tuşnad.

Frumuseţea, este complectată cu un parc în mijlocul căruia este cel mai mare restaurant şi de numeroase grădini, lucru ce la Tuşnad

---

Construcţia crucişetorului de 10.000 tone cu piese de 203 mm. se suspendă atâta timp cât o altă putere care n'a aderat la tratat nu pune în construcţie acest tip. Partea treia se ocupă cu regulele relativ la anunţarea de punere în construcţie şi a schimbului de informaţiuni, astfel cum a propus Franţa.

Fiecare putere va anunţa semnatarilor programul anual de construcţii în primele 4 luni ale fiecărui an; cu 4 luni înainte de punerea pe cală, caracteristicele detailate vor fi deasemeni, comunicate semnatarilor.

Partea patra se ocupă cu cazurile care ar putea modifica prevederile tratatului. Acestea sunt clasate în trei categorii:

a) un eventual război;

b) circumstanţe neprevăzute;

c) nerespectarea limitelor calitative fixate prin acest tratat, de către un stat nesemnatar.

Dacă de exemplu, o putere care nu a semnat tratatul, ar continua să construiască crucişetoare peste 8000 tone, celelalte vor avea dreptul de a construi şi ele.

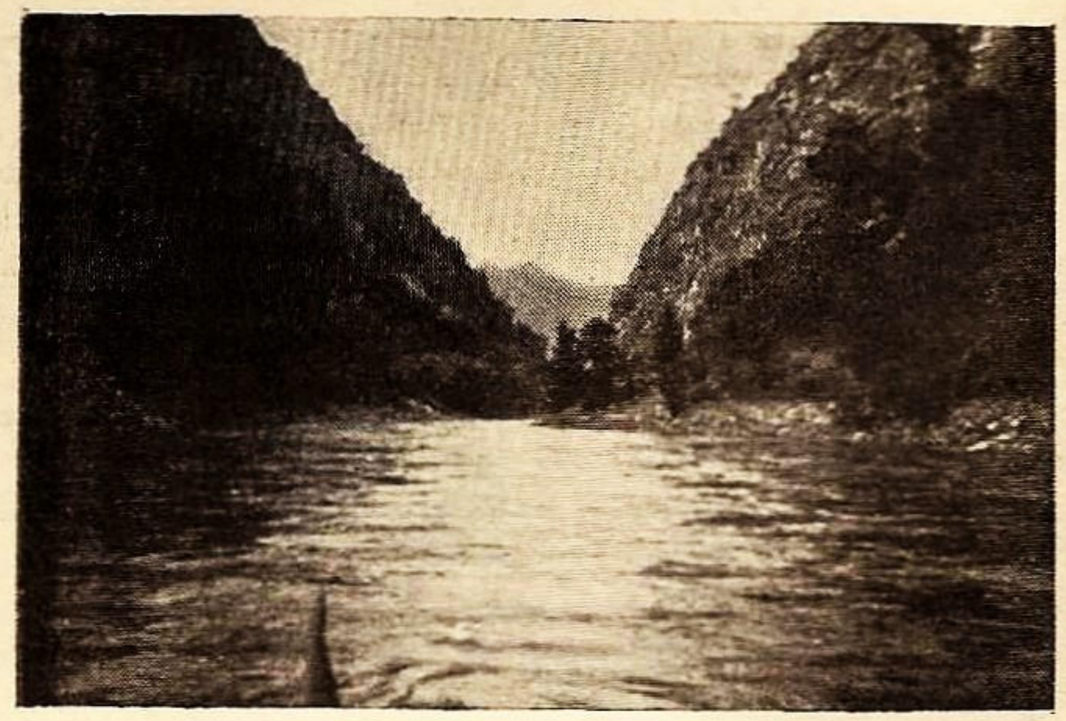
Puterea maritimă care ar voi să învoace clauzele acestei părţi, va trebui să notifice aceasta şi celorlalte semnatare.

Partea cincea prevede consultarea diplomatică a semnatarilor în 1940 în scopul de a reduce limita de tonaj pentru nave de linie. Deasemenea, această parte fixează data intrării în vigoare a tratatului pentru 1 Ianuarie 1937 şi a expirării pentru 31 Decembrie 1942. Ceeace e caracteristic tratatului, e faptul că nu cuprinde nici o parte privitoare la războiul submarin şi nu afirmă principiul *„umanizării războiului comercial"*, aşa cum era prevăzut în vechiul tratat dela Londra.

Mirth

lipseşte. Un pod umblător face legătura între staţiune şi gară. Tot aci se află o plajă şi un strand cu tot confortul.

Am rămas uimiţi de numărul mare de vizitatori, lucru ce dovedeşte valoarea acestei staţiuni din punct de vedere balnear, — toţi venind pentru apă de Căciulata, deşi distanţa de aproximativ de 2—3 km. o fac pe jos.



In defileul dela Turnu Roş.

1 August CĂLIMĂNEŞTI.

La ora 7 dimineaţa, am dat la larg. Mai aveam de făcut 35 km. ca să ajungem la Govora. — Trecem pe lângă R. Vâlcea, unde multă lume făcea bae în Olt, — iar la ora 15 ajungem în dreptul gărei Govora. — Am scos toate lucrurile şi am înecat apoi barca, într'un loc ascuns ca să nu umble nimeni la ea. — Cu o trăsură adusă de Jandarmi am plecat la gară, unde am lăsat tot materialul de navigaţie şi o parte din bagaj, de care nu mai aveam nevoe. Aici, — s'ar putea socoti primul nostru popas mai mărişor, trebuind după cum am spus, să mergem la familiile noastre, în staţiunea Govora.

De aceia şi măsurile luate, de a îneca barca, de a pune în siguranţă materialul de navigaţie etc...

Dela gară până la staţiune am luat cursa şi pela ora 19 iată-ne ajunşi şi la Govora.

1—11 August la GOVORA.

Aci am găsit soţiile, care ne aşteptau după cum ne înţelesesem la plecare. — Obligaţiunile familiare ne-au impus să întrerupem pentru 10 zile călătoria, lucru prevăzut în planul călătoriei noastre.

In fiecare dimineaţă şi după amiază, beam şi noi după obişnuinţa celor cu prescripţiuni medicale, apa de Ferdinand, dela isvorul ce se găseşte în parc, bună pentru stomac şi pentru rinichi. De aci se obişnueşte să se pornească în excursie spre diferite localităţi. — Intr'una din zile, am plecat şi noi cu un taxi destul de comod spre Ocnele Mari, vizitând bazarul cu lucrurile executate de deţinuţi şi salinele în care lucrează condamnaţii. Apoi am vizitat Ilăneşti, R. Vâlcea după care ne-am întors la Govora.

11 August GOVORA.

După acest repaus sosi şi ziua de continuare a drumului. Ne luăm rămas bun dela soţii şi dela toţi cunoscuţii care ne urează drum bun şi plecăm. — Ajunşi la Olt, scoatem apă din barcă, aşezăm toate lucrurile în ordine şi o dăm la larg. Timpul fiind favorabil, mergem excelent. La ora 12 oprim în dreptul gărei *Ioneşti*, într'un zăvoiu unde luăm masa. După 1½ oră de odihnă, continuăm drumul. Cu cât înaintăm, observăm că Oltul începe să se desfacă în mai multe braţe. Trebue să fim atenţi, spre a nu ne pomeni pe un braţ secat. In drum întâlnim foarte multe mori plutitoare pe ambele maluri ale Oltului, puse în mişcare de curentul apei. Toate au roţi, ca cele dela grădinăriile de zarzavat, şi ai impresia pentru un moment că vor să urce în sus pe curent.

Din loc în loc, în special în dreptul satelor, există poduri umblătoare, ce fac legătura dintre Muntenia şi Oltenia. Câte un copil sau vre'un moşneag ţine cârma şi podul merge dela mal la mal.

La ora 17 am sosit la podul de fier al Drăgăşanilor, lung de vre'o 450 m. Lăsăm barca la un picher, împreună cu bagajele, facem o baie şi pornim spre Drăgăşani pe jos. După 4 km. de drum sosim în orăşel. Muzica militară a jandarmilor cântă în parcul din centrul orăşelului. Ca de obiceiu, ne-am găsit cameră, şi la un restaurant am luat masa. Credem că aici vom gusta un vin bun natural de Drăgăşani. Toată lumea servea la masă bere, lucru ce ne-a mirat foarte mult. Intrebăm chelnerul, care este motivul, mi-a răspuns că toţi au vin acasă, şi aici servesc numai bere. Dealtminterea şi noi am fost nevoiţi să servim bere, pentrucă vinul pe care l'am găsit era foarte rău la gust. Un taraf de lăutari cu un repertoir foarte redus, distra publicul restaurantului întrecându-se cu muzica militară.

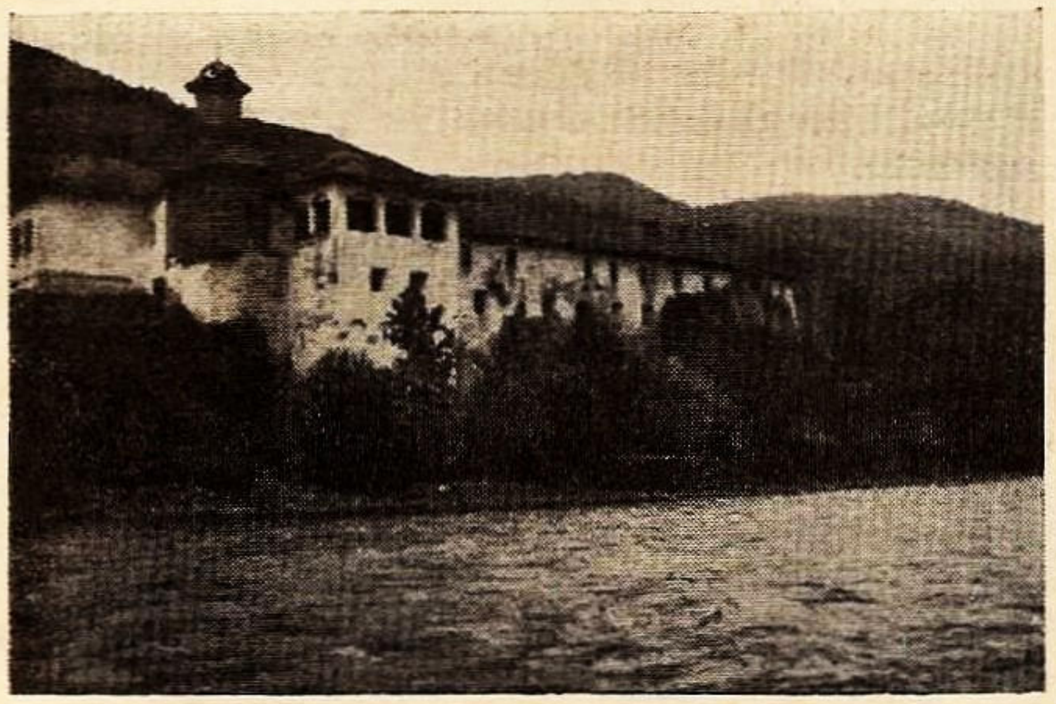
12 August, DRĂGĂŞANI.

La ora 6, ne-am deşteptat, am luat nişte covrigi, ca să mai omorîm urâtul mâncând pe drum, şi cu o trăsură am ajuns după ¼ de oră la pod.

Ne-am schimbat de ţinuta noastră militară, şi îmbrăcând costumele de drum, am dat la larg. Până seara trebuia să sosim la Slatina, şi cum timpul era a ploaie, ne-am hotărît să mergem fără să oprim la prânz. Cursul apei devine din ce în ce mai capricios.

La un moment dat nu ne mai dădeam seama, unde ne aflam, cu toate că aveam harta în mână.

Malurile acoperite cu păduri, cu zăvoaie întinse până la 2 km., cu braţe noi, care pe hartă nu existau, ne-au derutat până aproape de Slatina, când apariţia castelului de apă, ne-a scos din încurcătură. Incepuse să plouă, şi cu ochii îndreptaţi spre Slatina, ne pomenim pe o buturugă, ce nu se vedea din apă. Ne-am fi ridicat în apă ca să ridicăm barca de cap în sus, însă adâncimea fiind mare, n'am putut, şi deaceia nu ne-a rămas decât să o sucim în toate direcţiile, până când singură a eşit din încurcătură. La ora 14, sosim şi trecem barca la adăpost sub podul Slatinei. Deşi ploua mărunt şi des, ne-am schimbat hainele, ne-am ospătat şi am pornit în oraş. De aci luăm un pasager, un cumnat al meu care ne luase urma din



Monastirea Cozia.

Govora, voind să meargă şi el cu noi, măcar până la Măgurele.

Ii plăcea mult să meargă cu barca, să lopăteze şi să guste din plăcerile şi neplăcerile unei asemenea categorii.

Intr'adevăr, trei zile cât a mers cu noi, nici nu am simţit când am ajuns la Tg. Măgurele, pentrucă a făcut tot felul de ghiduşii, distrându-ne şi pe noi.

(Va urma)

E C H I P A J U L

de HORTENSIA PAPADAT BENGESCU

Ciudate jocuri algebrice ale minţii ! Uneori gândul tău face legături spontane, absolute cari după o secundă iau o aparenţă de absurd, fără a-şi pierde certitudinea.

Impresia care te-a străfulgerat cu o tărie de adevăr nu-ţi serveşte motivele ei logice ; cauţi, găseşti, apoi pierzi pentru a le regăsi şi din nou a le pierde raţiunile apropierii făcute. Iţi rămâne însă mereu statornică, convingerea.

De la prima scenă proiectată pe ecran, a filmului de Aviaţie *Echipajul,* memoria ţi s'a strămutat şi fixat asupra oraşului Constanţa pe care cândva l'ai locuit. Nu te obsedează însă nici aeroportul din marginea Constanţei, nici silueta palidă a vre-unui hydroavion, deşi adeseori admirate. Eşti atras spre malul Mării, spre cheiuri, ai viziunea coşurilor de vapoare, a fumului des sau transparent făcând volute în spaţiul imobil al cerului, te leagănă orizontul valurilor, auzi sunetul gutural al Sirenelor.

Ai vroi să spui cuiva de lângă tine această identitate între Constanţa oraş maritim şi minunatul film al Aerului ce se desfăşoară sub privirea ta, dar în momentul împărtăşirii, logica îţi opune lipsa ta de logică.

Incredinţat că raportul imediat totuşi există, cauţi din nou argumente cari nu răspund pe dată la apelul tău. Iată-le totuşi sositoare, iscate a lene de prin colţuri, deranjate din repaosul lor binemeritat, căci odinioară abia muncise pentru tine, îţi slujise deagata un frumos adevăr. Evidenţa acelui adevăr nu-ţi mai pare atât de simplă, ai vrea să ţi-o explici şi s'o poţi explica altuia, eşti inferior acum puterilor tale de intuiţie de odinioară, eşti ingrat către darul ei, eşti cercetător.

Obedient projectorul îşi asvârle din nou fascia şi lumina te invadează : — Asemănarea între filmul aviatic şi oraşul Constanţa e „Solidaritatea" — solidaritatea celuilalt echipagiu, solidaritatea marinărească.

Ai statornicit similitudinea, egalitatea noţiunii, resorturile ei ; mintea neastâmpărată îşi caută acum discuţie, atacă din toate unghiurile adevărul dovedit, pentru a-i cerca rezistenţa, se complace în exerciţiul de supleţă al contradictoriului.

Iti aminteşti acum luptele de carieră, cercările, greutăţile, divergenţele, emulaţiile colective sau individuale. Cugeţi asupra parcursului omenesc al împrejurărilor bune şi rele, al jocului de sentimente cu toată gama lui dela iubire la ură, la tot ce macină.

Din această incursie a ta, care a fost numai un lux de dovadă, impresia avută rămâne intactă, nimic din ea nu s'a clintit; aşa dar adevărul ei exista nu numai în tine ci afară din tine, în sine.

Iţi sosesc acum din fugă, desprinse de prin toate adăposturile amintiri vizuale, auditive : — sunt gesturi, ecouri, ce te-au împresurat cândva şi s'au instalat nesimţit în tine, acolo în oraşul depe malul Mării Negre. Siluete singuratece pe cheiuri la ore pustii, siluete de marinari ce privesc fix la valuri, se pierd cu ochii pe firul orizontului sau cercetează portul pestriţ.

Infipte parcă în gestul uşor aplecat al evadării din sine sau umblând cu pas leneş, ai zice făpturi venite acolo în secret deşi nepăsătoare de orice altă prezenţă. Sosite la o întâlnire imperativă parcă, indiferente însă la tot ce nu e contemplare, evocare solidară, aşa apar. Le vei vedea pornind întârziat spre miezul oraşului cu mişcări de întoarcere spre cheiu, în conivenţă mută cu ceva imposibil.

Azi, mâine, poimâne, ofiţeri cu firul subţire al primului galon auriu pe mânica tunicii sobre, sau încărcaţi cu galoanele largi cari deosebesc pe şefi, simpli marinari cu bereta lor strengărească, timonieri, fochişti, i-ai surprins — e cert lucru că i-ai surprins asupra unei întâlniri misterioase, purtători al unui mesagiu intim, sub o meditaţie ce-i desparte în acel moment de ceilalţi. Unul după altul, înmulţiţi astfel în spaţiu şi timp, fixaţi într'o aceiaşi atitudine exterioară şi interioară, ei formează o entitate.

Uneori un ofiţer şi un simplu marinar şi-au încrucişat paşii pe albul pustiu al bulevardului riveran. Au schiţat cu o mână uşoară gestul salutului ca pe un semn masonic, în ochi cu aceiaşi lumină pe care o dă plutirea îndelungată sau îndelunga contemplare a apelor. Sunt amândoi, în afară de serviciu, coborâţi depe punte, la odihnă pe ţărm, dar mersul, linia făpturii schiţează neadaptarea deplină cu ţărmul.

Nu sunt oare fericiţi că au sub picioare pământul ferm ? Nu s'au săturat de golul apelor ? N'au dorit — poate chiar cerut întoarcerea, căminul ? Ce caută pe malul Mării fără de vre-un scop aparent ? In oraşele ce nu sunt riverane, e drept îi vezi totdeauna grăbiţi, parcă provizorii. Aci însă în oraşul de port, dece nu sunt oare perfect satisfăcuţi ? Te întrebi numai de formă. Ştii ! Ştii că marea absoarbe unele energii şi desvoltă altele, ale altui element, energii arbitrare cu orizontul deschis spre un depărtat finit, spre infinit sau numai spre indefinit. Cadet, ofiţer sau amiral, fie că o selecţie a gustului i-a îndrumat — sau îndrumaţi numai de împrejurări, o putere i-a cucerit deopotrivă, căreia deopotrivă îi aparţin.

Da ! Vecinul şi prietenul de peste drum, marinar şi poet, un altul ce ţi-e bine cunoscut dar căruia i-ai uitat pe moment numele, un al treilea, pictor de minunate peisagii marine, doctorul de bord, simpatic şi cult, şefii, mari cărturari, severi la serviciu, oameni de societate desăvârşiţi, toţi fără greşală către umilii terieni, au în ei o parte rezervatară ce aparţine numai Mării. Cei deaproape ai lor, cei ce-i iubesc şi sunt iubiţi trebuie s'o accepte sau s'o adopte.

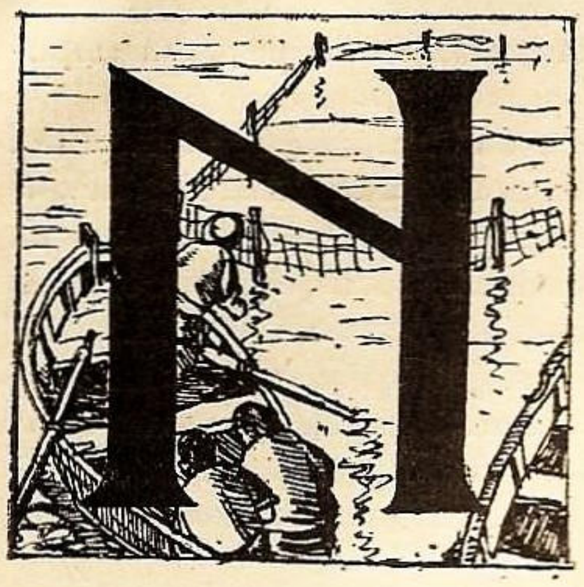
Din acea parte rezervatară nasc societăţi de înfrăţire, iniţiative umanitare ca Salvamarul, din ea nasc reviste cu pagina de copertă de un albastru unic, cari ademenesc spre orizontul apelor şi al cărora conţinut propovăduieşte religia Mării. Marină armată, Marină comercială, laolaltă unitare în pasiunea lor propagatoare.

Din acea parte rezervatară, pedeasupra a tot, stăruie simţirea care pe mal îi face să tânjească, dezarmaţi parcă de uneltele lor iubite ; deacolo creşte până la o putere invincibilă solidaritatea care formează *Echipajul,* trup articulat, respiraţie unică, puls armonizat pentru o cadenţă perfectă, acea a sacrificiului.

Echipajul armatei de apă. Echipajul fiecărui vas, puterea care pe mal îi face identici prin nostalgie şi care pe valuri îi va face invincibili.

Tu însuţi modest locuitor riveran, înţelegi, cunoşti starea de suflet care atrage spre cheiuri, care desenează pe orizontul clar silueta unui neastâmpăr şi a unui dor al apelor.

P A G Â N U L



e-a înfrățit — el negru, eu alb — o furtună groaznică care sfărâmă goeleta „Jeana" de sub picioarele noastre. Prin nimic nu se deosebea de ceilalți din echipaj, tot oameni voinici unul și unul, marinari din tată în fiu, ca toți polinesienii. Numai căpitanul, secundul și magazinerul erau albi; iar dintre călători — șase cu mine: doi americani, un chinez, care semăna uimitor de bine cu noi, un german și un ovrei polonez. Puntea gemea de atâta lume înghesuită clae peste grămadă până la cel din urmă colț. Ca la 80 băștinași din insulele Pomotu și Tahiti, — bărbați, femei și copii, împresurați de ţoale, de ciorchini de banane și nuci de cocos, — se întorceau spre casă dela pescuitul scoicilor de mărgăritar. Tovarășii de drum, negrii cât și albii, făcură deopotrivă bune afaceri și mulțumirea se cetea pe fețele turora. Sub această mișună omenească, magaziile pline până la gură cu scoici de sidef și copra [1]) îngreueau și mai mult încărcătura vasului.

Călătoria s'ar fi scurtat mult dacă „Jeana" ar fi pornit în tovărășia alizeelor. Un fir de vânt abia mai înfiora când și când pânzele. A doua zi muri de tot și corabia părea că stă locului. Peste marea de sticlă albastră încremenită una cu cerul, cădeau ploi de raze fierbinți și valuri de lumini orbitoare cari tăiau răsuflarea și ardeau ochii. Mi-am aruncat din întâmplare privirile peste barometrul atârnat în fața scării ce ducea la cabine. De 8 zile acul juca dela dreapta la stânga și dela stânga spre dreapta până ce se opri la „timp schimbător". Deodată însă arătătorul se întoarse neașteptat spre stânga. Chemai pe căpitan să vadă semnele de vremea rea.

Se începu strângerea pânzelor mari și mici și se lăsară slobode velele de furtună; apoi se înodă unde se putu capete de frânghii tari de cari să se lege oamenii ca să nu fie măturați de valuri. Eram de bună samă în calea unui ciclon, care se vestea prin răbufniri de vânt ce creșteau dela o clipă la alta. M'am amestecat în rosturile căpitanului cerându-i să ne lăsăm purtați de furtuna din spate până ce s'o liniști, dar el se încăpățână și-mi tăie scurt vorba. Marea se umfla odată cu vântul și trei valuri uriașe, unul după altul, se ridicară alergând în fața noastră. Cel dintâi talaz spălă puntea dela un capăt la altul, ca un botez al începutului de sfârșit. Cei ce avură timpul s'au acățat cu disperare de frânghii, iar pachete de oameni și bagaje răsturnate talmeș-balmeș fură târâte ca un nimic în clocotul de spume. Al doilea val dijmui și el puntea în timp ce prova Jeanei se îndreptă spre cer, iar pupa se înfipse în vâltoare. Am văzut rostogolindu-se în puhoi picioare agitate, mâini omenești căutând să se prindă de ceva; și cum se acățau o clipă de frânghii, de balustrade, de catarge, năvala de trupuri răsturnate se împingeau unele pe altele în valuri. Un cap negru izbit de un tachet se sparse ca un ou. Cât despre mine m'am cățărat la vreme printre frânghiile catargului dela mijloc, împletindu-mă printre ele ca un paianjen. Chinezul și unul dintre americani au vrut să facă la fel ,dar era prea târziu. Un val smulse pe american care sbură ca o pălărie în voia vântului. Mai norocos, chinezul avu timpul să înhațe cu amândouă mâinile mânerele de la roata cârmei. O namilă de polinesian își împletici brațele în jurul gâtului chinezului. Amândoi căzură peste timonier, alt munte de polinesian, prinzându-se în încleștarea desnădăjduită a morții apropiate. Când vasul se aplecă într'o parte, chiorchina de oameni se prăvăli în mare. Al treilea val a fost și mai grozav. Parte din călători scăpați cu viață se urcară printre frânghiile catargelor, s'au coborîră în fundul vasului. Ce s'a mai găsit pe punte a fost totul măturat împreună cu bărcile de salvare.

Mai turbat decât marea era vântul. N'aș putea numi vânt o ființă nevăzută care îți smulge hainele de pe trup până te lasă în sdrențe de sus până jos. Ce-a fost întrece închipuirea omenească; și era atât de necrezut că parcă nici eu nu știu să se fi întâmplat într'adevăr una ca asta. Inchipuiți-vă milioane și milioane de tone de nisip căzând odată toate din aer peste voi cu o viteză de 100 km. pe oră. Un nisip nevăzut, nepipăit, dar care are greutate și apasă cu putere. Ce zic eu nisip? Poate că ceva ce formează din tot aerul un singur bloc tare ce te izbește. N'aș putea explica altfel puterea acestui vânt. Se înțelege că pe o asemenea mânie cerească nici-o sdreanță de pânză nu mai putea atârna pe catarge. Fenomen ciudat: Sub greutatea vântului ce apăsa peste ea, marea se liniștea o clipă, parcă ciclonul ar fi supt valuri. Căpitanul găsi atunci un minut de răgaz ca să arunce în valuri ancora plutitoare. Era un con de pânză încercuit la gură cu un inel de fer ca să stea deschis; un fel de smeu de apă ce stătea drept și nu se ducea la fund. O sfoară legată de pravă îl târa, asigurând vasului o mai liniștită cumpăneală. A fost și vântul care se potoli ca la comandă. După patru ceasuri de încordări și urlete de iad, liniștea aceasta bruscă, neașteptată și negradată în loc să ne ușureze, ne-a tulburat și mai mult. Forța care ne apăsa se opri deodată, părea că trupurile noastre s'au ușurat ca niște fulgi și că se desfac în bucăți ce sboară în văzduh. Am plutit câteva clipe cu părerea că suntem salvați. Uraganul însă se înteți iar, mai năpraznic și atunci a fost începutul sfârșitului. Valurile săreau în clocote spre nori, valuri prinse în furia nebuniei, țișniri în sus ca niște împroșcături spumate de șampanie. Crestele lor atingeau vârfurile catargelor și s'ar fi ridicat poate și peste case cu șapte caturi, ca să cadă din înălțimi în cascade peste capetele noastre. Ne găseam în inima ciclonului, în mijlocul iadului ce ferbea, urla, răscolit de toți dracii apelor. Ce s'a întâmplat cu mica noastră „Jeana"? Nu mai știu nimic. Când s'o fi sfărâmat în tăndări n'aș putea să-mi aduc aminte. M'am trezit pe jumătate afundat, înotând fără să-mi dau seama. In jurul meu valurile se făceau tot mai mici și mai regulate. Trecusem de centrul ciclonului și eram acuma către sfârșitul cozii lui. Poate să fi fost ceasurile două după amiazi, când simții lângă mine o sfărâmătură din corăbioara înecată. Era o bucată de ușă dela o cabină. Cu toată ploaia care îmi învăluia privirea, cu toată sfârșeala și groaza prin care trecusem, găsii în mine atâta putere ca să mă sui pe scândura mântuirii, mai ales că de ea mai atârna și un căpătâi de frânghie. Socotii că aș putea rezista încă o zi, dacă rechinii mi-ar fi dat pace. Am plutit întins trei ceasuri pe această scândură cu ochii și gura pe jumătate deschiși ca să mă feresc de apa mării. Ploaia încetase, iar marea și vântul se liniștiseră ca prin farmec. Ce văzui aproape de mine? Căpitanul și un polinesian agățați de altă sfărămătură ca și mine, îmbrâncindu-se cari să pună stăpânire pe scândura salvatoare. Căpitanul își pierduse hainele, afară de încălțămintea cu tălpi potcovite cu cue de fer care-i atârna greu de picioare. L'am văzut cum a izbit peste gură pe bietul polinesian înjurându-l:

— Dute la dracu păgân negru!...

M'am așteptat ca acest sălbatic cu puteri îndoite să-i răspundă prin câțiva pumni. Nu s'a răzbunat, ci i-a lăsat pluta, iar el se ațânea în urmă înotând. Când venea câte un val de hulă, căpitanul cu pântecele pe scândură da din mâini și din picioare ca să ațâte apa și mai mult în fața tovarășului polinesian.

— Te ții de mine păgân afurisit!

---

[1]) Copra este carnea nucii de cocos fermentată și uscată la soare luni de zile până se face tuciurie. Se întrebuințează la fabricarea linoleului și uleiurilor.

Ori cât de sleit mă simțeam, avui însă puterea să sbier cât îmi luă gura :

— Fiară ce ești ! dacă mai izbești în polinesian să știi că am să te îmbrâncesc de pe plută.

Și am chemat pe sălbatec lângă mine să împărțim în două scândura scăpării noastre.

Mi-a spus că-l chiamă Otoo și că e din Bora-Bora, insulă apropiată de Tahiti ; apoi că el a prins întâi sfărămătura de ușă ; și că văzând pe căpitan înotând, l-a chemat să se așeze împreună pe plută. Drept răsplată căpitanul l-a îmbrâncit în apă și l-a izbit cu călcâiul în gură.

De atunci ne-am împrietenit ca doi frați buni până la moarte. Otoo, deși măsura peste doi metri și avea niște mușchi de boxeur, era totuși bunătatea și blândețea întrupată...

Ne întindeam, când unul când altul, cu pântecele pe plută ca să ne odihnim, în timp ce celălalt afundat până la gât, da din mâini ca să se țină alături. Și împărțind soarta astfel, eram purtați în neștire peste nemărginirea oceanului de două zile și două nopți nemâncați și nedormiți. Apa pătrunsă prin porii pielii ne ținea loc de băutură și ne împiedica astfel să murim de sete. Ea ne răcorea măruntaele, spatele, brațele, capul sub arșița de cuptor a soarelui.

Ajuns la capătul puterilor, căzui leșinat și n'am mai știut ce se petrece cu mine. Când mi-am venit în fire, Otoo bombănea ceva neînțeles în graiul lui. Mă pomenii pe nisipul cald al unei insule la umbra câtorva frunze de cocotieri. Otto îmi scăpase viața ; el mă tîrîse aici și el îmi făcuse adăpostul de frunze. Dormea dus lângă mine. Am căzut iar în nesimțire și când am deschis ochii, Otto îmi lipi de buze o nucă de cocos ca să-i sug laptele.

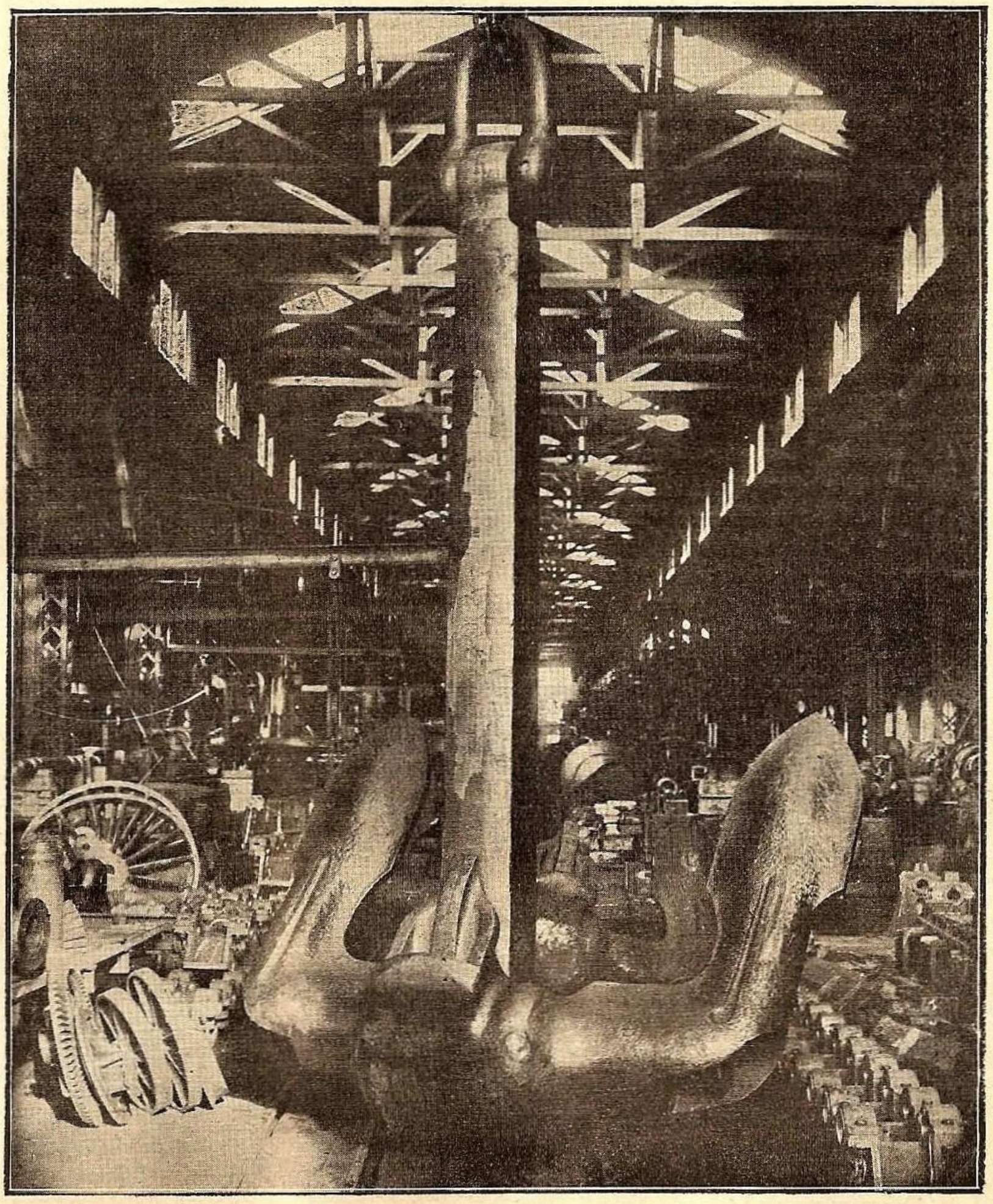
Eram singurii salvați de pe geoleta „Jeana". Căpitanul perise ; căci pluta lui fu aruncată pe plajă la câteva zile de fluxul mării.

O săptămână am împărtășit traiul locuitorilor insulei, până ce o canonieră franceză care patrula prin acele părți, ne descoperi și ne duse spre Tahiti....

JACK LONDON
povestește Ap. D. C.

REȘIȚA

MATERIALE
PIESE
și
PĂRȚI
pentru
CONSTRUCȚII
NAVALE



Adunarea generală a Centralei

In ziua de 25 Martie a avut loc Adunarea generală a Ligei Navale Române (Centrala) la care au luat parte peste 100 de membri din Capitală şi delegaţi ai secţiilor provinciale. Ordinea de zi era:

a) Cetirea „dării de seamă" de activitatea L. N. R. pe anul 1935.

b) Cetirea raportului Cenzorilor şi descărcarea bănească a gestiunii Consiliului de Direcţie pe anul 1935 (art. 25 din statute).

c) Stabilirea cotei secţiilor şi cotizaţiilor anuale a membrilor Ligii Navale Române, conf. art. 52, 60 şi 62 din statute.

d) Alegerea unui nou Comitet central, mandatul celui vechi fiind expirat, conf. art. 24 din statute.

e) Alegerea Cenzorilor şi a supleanţilor, conf. art. 45.

D-l *Amiral Coandă,* Preşedintele Adunării, deschide şedinţa:

Domnilor membri şi iubiţi camarazi,

„Cerinţele statutelor noastre cu privire la adunarea generală ordinară, fiind îndeplinită, în numele şi cu Inalta aprobare a Iubitului nostru Preşedinte Activ M. S. Regele Carol II-lea, declar şedinţa deschisă.

„Vă atrag atenţiunea asupra art. 21 din statute în care se spune că nimic alt, de cât cele prevăzute în ordinea de zi, nu se poate discuta.

Roapă apoi pe d-l Secretar General să citească „darea de seamă" a activităţii pe anul 1935 (pag. 63), care se admite.

D-l Cenzor *Ing. Georgescu,* citeşte raportul cenzorilor.

Dela adunarea generală: La mijloc cei doi Vice-Preşedinţi: Amiral I. Coandă (ales) şi Vice Amiral I. Bălănescu (de drept)

D-l *Amiral Coandă* întreabă apoi dacă are cineva de obiectat ceva asupra raportului cenzorilor.

Neluând nimeni cuvântul înţelege că raportul este primit în unanimitate şi roagă adunarea să dea descărcare Consiliului de Direcţie de gestiunea sa pe exerciţiul 1935.

Adunarea aprobă cu unanimitate.

D-l *Amiral Coandă:* „Intr'o şedinţă recentă, care a avut loc la sediul L. N. R. în ziua de 22 crt. a Consiliului de Direcţie, cu participarea reprezentanţilor legali — Preşedinţi şi Vice-preşedinţi — s'a discutat pe larg şi s'au stabilit următoarele:

1. — Cota pe care secţiile L. N. R. să o verse Centralei, conf. art. 52 din statute, să se menţină la 20% din cotizaţiile propriu zise, ca şi în anii trecuţi, plus lei 100 pentru fiecare abonament la revistă.

2. — Cotizaţiile membrilor L. N. R. pentru anul 1936 (art. 60) să se menţină cele din trecut, adică:

Lei 280 pentru membrii majori;

Lei 140 pentru membrii minori, studenţi, învăţători şi funcţionari cu salariul sub 4000 lei lunar. Dar pentru ofiţeri lei 240 anual (20 lei lunar); pentru maeştri şi reangajaţi lei 120 anual (10 lei lunar).

3. — In prevederile art. 62 din statut se hotăreşte formarea de mici nuclee de elevii din şcoli, cu cotizaţia de 60 lei anual (5 lei lunar) cu care se va creia un fond pentru cumpărarea de bărci, după un regulament ce-l va elabora Consiliul de Direcţie.

Adunarea Generală aprobă toate punctele, — neavând nimeni de făcut nici o obiecţiune.

D-l *Amiral Coandă:* In conformitate cu art. 27 din statute, împlinindu-se 3 ani de funcţionare a Comitetului Central, rog pe d-l Amiral Bălănescu să preia prezidenţia adunării şi să propună realegerea unui nou comitet central.

D-l *Amiral Bălănescu,* Vice-Preşedinte de drept al L. N. R., spune: „Onorată adunare, mandatul vechiului Comitet Central expirând, propun ca în conformitate cu art. 25 din statute, votarea să se facă prin aclamaţiuni, pentru desemnarea unui nou Comitet Central, pe o perioadă încă de trei ani. Adunarea aprobă votul prin aclamaţii. Membrii propuşi sunt următorii:

Dr. Grigore Antipa
Av. Ardeleanu Vintilă
Ing. Bălescu I.
C. Amiral Bărbuneanu P.
Gen. Bădulescu V.
C. Amiral (r) Boerescu Cezar
C-dor Blebea Iulian
Bucuţă Emanoil
C. Amiral Coandă I.
C-dor Coandă Gh.
Lt. C-dor Caraman I.
Ing. Caranfil N.
Av. Cătuneanu
Ing. Cătuneanu
Culea Apostol
C-dor Constantinescu Gh.
Lt. C-dor Cristescu N.
Daia Alexandru
Dr. Daia P. P.
Ing. Filipide Mihail
C-dor Fundăţeanu Preda
V. Amiral Gavrilescu Mihail
C-dor Georgescu I.
Prof. Dr. Gheorghiu N.
C-dor Adj. Konslinsky Gh.
Ing. Iliescu Brânceni
C-dor Ionescu Nic. Johnson
C-dor Irimescu Radu
General Manolescu I.
Col. Marinescu Gabriel
Cpt. C-dor Măcellariu Horia
Ing. Mihalopol C.
Mugur D. Gh.
C-dor Nedelcu Octav
C-dor Negulescu Aurel
Negru Mihail, Publicit
V. Amiral Niculescu-Rizea
C-dor (r) Niculescu Radu
C-dor Oprişan Emil
C-dor Păiş N.
Av. I. Gr. Perieţeanu
Av. Petrovici Florian
Col. Sîmboteanu Ulise
C-dor (r) Sion Alfons
Cpt. C-dor (r) Ştefănescu C.
Ing. Vardala I.
Ing. Vasilescu Gr.
C. Amiral Zaharia Dan

Adunarea în unanimitate proclamă aleasă lista propusă.

D-l *Amiral Bălănescu:* In conformitate cu art. 24 şi 45 din statute, rog Onor. Adunare să-şi dea votul şi pentru alegerea următorilor cenzori: Ing. Georgescu Nicolae, Ing. Ghica Ioan şi Avocat şi Pantazi Emil.

Cenzori supleanţi: Consilier Papadat C., Inginer Toma Glcă şi Georgescu Nicolae.

Adunarea aprobă, prin aplauze alegerea noului Comitet, neavând nimeni de făcut nici o obiecţiune.

D-l *Amiral Bălănescu:* Acum rog pe d-nii membrii ai Comitetului Central să voteze, tot prin aclamaţiuni, pe Vice-Preşedintele ales, d-l Amiral Coandă I., pe Secretarul General, Comandor Negulescu Aurel şi pe d-nii Comandor Nedelcu Octav, Comandor Ştefănescu C., Apostol Culea ca membrii în Comitetul de Direcţie, complectat cu membrii de drept prevăzuţi la art. 27 şi 28 din statutele L. N. R.

Adunarea aprobă propunerile făcute, prin aclamaţiuni.

D-l *Amiral Coandă* mulţumeşte pentru noua dovadă de încredere ce i se acordă. Inainte de ridicarea şedinţei dă citire următoarei telegrame adresată M. S. Regelui, Preşedintele activ al L. N. R.:

„Adunarea Generală a Ligei Navale întrunită astăzi 25 Martie în localul Cercului Militar, luând în discuţiune chestiunile la ordinea de zi, după ce le-a votat, prin mine, respectuos, aduce prinosul lor de recunoştinţă M. V. Indrumătorul şi Preşedintele activ al Ligii.

Să trăiţi Majestate, să trăiască Dinastia.

Preşedintele Adunării şi Vice-Preşedintele Ligii Navale
(ss) AMIRAL COANDĂ I.

In timpul cetirei Adunarea ascultă în picioare şi la terminare aplaudă cu căldură.

La această telegramă M. S. a binevoit să răspundă cu:

„Mulţumesc Ligei Navale Române pentru frumoasele sentimente".
(ss) CAROL

DAREA DE SEAMĂ PE 1935

Activitatea Ligii Navale Române în anul încheiat, cunoscută atât prin participarea efectivă a Dvs. cât şi din cele publicate la timp în revista „Marea Noastră" se poate rezuma următoarele:

SECŢIILE

Din dările de seamă sosite până acum reiese că, cu toată străduinţa comitetelor locale, efectele crizei din ce în ce mai pronunţate, a făcut să nu se poată realiza toate speranţele.

Numărăm 11 secţiuni:

1. *Brăila,* prezidată de d. General Ciupercă, ajutat de harnicul şi inimosul Comandor Ionescu Cerna.

2. *Constanţa,* prezidată de d. Amiral Isbăşescu, cea mai înfloritoare dintre secţii, graţie aşezării geografice, având prilejul să lucreze printre numeroşii sezonişti şi fiind larg sprijinită de Marina Regală.

Excursiile făcute în mare au dat rezultate foarte frumoase, atât ca propagandă, cât şi din punct de vedere material. Ziua Apelor şi a Marinei s'au sărbătorit cu un fast deosebit. O realizare promiţătoare este asociaţia Ligii cu Salvamar-ul pentru desvoltarea înnotului, canotajului şi yachtingului printre tineret cu bărcile şi maeştrii puşi la dispoziţie de Marina Regală şi Salvamar în jurul aşezământului dela Mamaia.

Secţia a mai încurajat asociaţia Y. C. R. R. care a organizat primele regate de yachturi la noi în ţară. Pentru anul viitor secţia îşi propune a creia un tip de bărci pentru cercetaşi şi elevi la staţia de pe lacul Siut-Ghiol.

3. *Cetatea Albă* prezidată de d. Avocat Azvadurov, reînviată numai de un an, posedă deja un parc cu 7 cutere şi 6 şalande, proprietatea membrilor şi a secţiei şi a pus în lucru 2 cutere cu vele.

In timpul verii cuterul *„Zefirul"* a d-lui Gabriel Bărgăuan, preşedintele tribunalului şi vice-preşedintele secţiunii, a făcut o călătorie dela Cetatea Albă la Constanţa iar *„Meduana"* a d-lui L. Maximov o croasieră pe mare până la Dunăre.

Sub auspiciile secţiei s'a creiat un cerc nautic şi s'a hotărât înfiinţarea unei staţii de salvare la mare şi mai multe posturi la plăji, cu sprijinul Salvamar-ului.

Ziua Apelor şi a Marinei au fost sărbătorite cu multă însufleţire, graţie stăruinţelor comitetului şi înţelegătorului sprijin al Prefecturei, Primăriei şi Garnizoanei locale.

4. *Galaţi,* sub prezidenţia d-lui M. Sărăţeanu şi sprijinul d-lui Amiral Roşca, o secţie cu o activitate destul de rodnică.

5. *Giurgiu,* prezidată de d. Colonel Georgescu şi sprijinită de d. Lascar, căpitanul portului.

6. *Otelec Pustiniş.*

7. *Sulina,* prezidată de d. General Medic Panaitescu. cu frumoase manifestaţiuni în orice împrejurare. Aci s'a întemeiat o bibliotecă cu 111 volume şi reviste marinăreşti, s'a publicat o dare de seamă a activităţii secţiei dela întemeere.

8. *Silistra* prezidată de d. General Todicescu.

9. *Tulcea.* prezidată de d. Colonel Popp.

10. *T. Măgurele,* prezidată de d. Col. Aldea.

11. *Natatia* lovindu-se de greutăţi financiare, a avut o activitate mai redusă. Salvarea ar fi găsirea unui loc pe care să se construiască un bazin de înnot acoperit, pentru antrenări.

Din cauza lipsei de activitate secţia Isaccea abia creiată a fost dizolvată, d. Farmacist Sapuşnic rămânând ca membru corespondent.

Cu toate nădejdiile puse în puterea de muncă a tineretului, comitetul central a fost nevoit, după mai multe păsuiri şi zadarnice promisiuni, să dizolve secţia *„Comandor Eugen Botez"* vinovată de nerespectarea statutelor şi a prescripţiilor şi o acţiune care compromitea prestigiul Ligii. Conducătorii au fost reclamaţi parchetului pentru nedepunerea sumelor datorate şi a registrelor, pentru semnături falşe şi alte abuzuri.

CĂPITĂNIILE DE PORTURI

Deşi în unele localităţi de pe malul Mării şi al Dunării nu există secţiuni, totuşi mulţumită stăruinţii d-lui C-dor Păiş, Inspectorul General al Porturilor şi inimoasei înţelegeri a mai tuturor căpitanilor de porturi, propaganda pentru Liga Navală a dat rezultate excelente, ceiace dovedeşte că acolo unde se pune suflet, o singură persoană poate face lucruri mari.

Astfel la Orşova d. Lt. Comandor *Ioan Andrei* a organizat atât de Ziua Apelor cât şi a Marinei cu vasele puse la dispoziţie de Soc. D. D. S. G. serbări nautice şi excursii cari au adus centralei 12.000 lei.

De asemenea la Turnu Severin d. Comandor *Constantinescu Niculae,* cu concursul autorităţilor locale; la Călăraşi d. *R. Petrescu;* la Balcic d. *Barozzi;* la Turnu Măgurele d. *Căpitan Verbiceanu;* la Chilia d. *Petrescu Teacă* şi Căpit. *Mihăilescu;* la Mangalia d. *Bogdan;* la Moldova d. *Georgescu;* la Oltenita d. Locot. *Ovidiu Bordenache;* la Turtucaia d. *I. Constantinescu;* la Tulcea d. *S. Dumitrescu;* la Vâlcov d. *V. Lungu,* au trimis centralei sume variind între 1.000 şi 6.000 lei. Datori suntem a le mulţumi şi aci tuturor pentru devotamentul dovedit în colaborarea dorită ca Liga să-şi atingă scopurile propuse.

FONDURI

Cu toată criza generală, mai toate secţiile au reuşit să-şi sporească fondurile de rezervă.

Cheta de şi nu a fost îngăduită decât în capitalele de judeţ şi porturi şi numai în localuri închise. a produs

126.439 lei, primiți până la 31 Decembre. Un aport însemnat a fost adus de preoțimea ortodoxă și unită, care odată cu pomenirea eroilor marinari a făcut și un apel la credincioși să-și dea obolul. S'a remarcat în special bisericile din Transilvania și cele din Episcopiile Râmnicu-Vâlcea, Tomis și Mitropolia Iași. Se cuvine să ne arătăm toată recunoștința I. P. S. S. Patriarhului care a dat înalta încuviințare, precum și P. P. S. S. Mitropoliți și Episcopi cari prin circulările date au făcut ca întreaga suflare creștinească să-și reamintească de marinarii morți la datorie precum și de cei în viață.

Subvenții s'au alocat de Ministerul Apărări Naționale și P. C. A.. Cea dela Minister (50.000) lei a fost redusă la 13.500, iar din cea dela P. C. A. de 80.000 lei, comisia Mișcării fondurilor a aprobat să se achite numai 40.000. S'au făcut demersuri și pentru rest.

Cu toată această penurie, comprimându-se cheltuelile, silind vechii datornici să se pue la curent, suma ce o aveam depusă la Cassa de Depuneri în valoare de 310.000 lei s'a ridicat la 350.000, la care se mai adaogă 43.000 lei în efecte, — adică un fond de 393.000 lei.

PROPAGANDA

Propaganda s'a făcut aproape numai prin revistă, care este din ce în ce mai gustată de publicul cel mare căruia i se adresează. Acest lucru s'a putut constata anul aceasta, când scoțându-se numărul dublu 1—2 în loc de 2—3, ni se cerea din toate părțile revista. Dacă atât camarazii din Marina Regală, cât și cei din cea comercială, lăsând modestia la o parte, ar trimite spre publicare din comorile ce fiecare le posedă, bineînțeles că propaganda pe această cale ar fi și mai eficace.

Conferințe s'au ținut prea puține : la Galați de d. Mihail Negru, la un ateneu popular de d. Comandor Negru, la Cassa Femeii de d-nii Comandor Ionescu Niculae și Inginer Iliescu-Brânceni, la Focșani, Botoșani și Târgu Mureș de secretarul general, care a mai fost solicitat să vorbească la două din școlile comerciale superioare din București.

Conferințele însoțite de filme sunt foarte gustate ,ar trebui înmulțite și difuzate, ca efectul să nu se piardă și după câteva să urmeze întemeierea unei secții.

Fără a fi în cadrul Ligii Navale, câțiva din membrii noștri au desvoltat conferințe interesante în legătură c apa : Astfel la Vălenii de Munte au vorbit d. *Em. Bucuță* despre „Viața românească pe Dunăre" ; d. *Maior Ionescu* despre „Dunărea Românească" ; d. *Inginer Meținanu* despre „Valuri și hule". La Facultatea de Științe d. *Ciocârdel* a făcut o interesantă comunicare despre studiile făcute de d-sa asupra curenților din Marea Neagră.

Tineretul. Viitorul stând în mâna tineretului de a cărui îndrumare cei mai în vârstă sunt răspunzători, s'a intervenit pe lângă rectoratele Universităților din țară, ca prin decanate să fie îndemnată studențimea a activa în cadrele Ligei Navale.

La București d. profesor Gheorghiu, rectorul Universituații, a îmbrățișat cu toată căldura cauza, dând circulările cuvenite și făcând un abonament. Sperăm că și celelalte universități au procedat la fel, deși nu am primit nici un răspuns.

Pentru ca reușita să fie mai grabnică este nevoe :

1). Să se țină conferințe cu caracter marinăresc la facultăți, pentru a se înțelege rostul Ligii, urmate poate chiar de cursuri, ca studenții să vie de la sine ; numai în urma circulărilor, credem mai greu.

2). Să dăm posibilitate tineretului să cunoască și să îndrăgească apa în timpul primăverii și verii prin excursii de studii și plăcere la mare și Dunăre, prin tabere la mare, prin procurarea de îmbarcațiuni eftine sau posibilitatea de a se folosi de ele.

Sunt mari speranțe că aceste desiderate să se realizeze chiar în anul acesta, grație concursului Marinei Regale și Salvamarului la Mamaia, sau alte combinațiuni cu ajutorul cărora să atragem tineretul, așa cum s'a procedat în toate părțile.

Se va mai face apel, cu aprobarea deja obținută dela Ministerul de Instrucțiune, pe lângă școlile secundare și profesionale pentru îndrumarea spre sporturile nautice a elevilor, cu cotizații minimale de 5 lei pe lună, pentru ca fiecare școală să-și poată procura bărci, costume de bae, etc.

Concursul Interșcolar a avut de asemenea in foarte frumos succes, luând parte peste 200 de elevi, majoritatea dela liceele militare, datorită călduroasei recomandări a d-lui General Dumitrescu și a înțelegerii d-lor comandanți. Chiar școlile de fete au concurat, în frunte cu liceul „Domnița Ileana" din Constanța.

S'a propus un subiect literar, unul de desemn și altul de miniaturi. Premiul la cel din urmă a fost luat de o elevă dela liceul „Regina Maria" din București.

ȘCOLI

Până ce L. N. R. va avea posibilitatea să-și creieze școli, a sprijinit pe cele în legătură cu menirea ei, — școli complimentare tip maritim. De asemenea a fost sprijinită școala de piscicultură dela Giurgiu, plătindu-se un maestru, până în Aprilie când școala a trecut sub Cassa Școalelor.

PUBLICAȚIUNI

Revista „Marea Noastră" și-a păstrat caracterul și, cu toată criza, chiar tirajul. Dacă fondurile vor permite, sperăm să reușim a face să apară și mult doritul supliment trimestrial cu caracter technic, rezervat ofițerilor și maeștrilor activi și de rezervă, cari din cauza crizei nu se pot abona la reviste străine.

Calendarul a avut un succes nebănuit, silindu-ne a refuza multe comenzi sosite tardiv, din cauză că se epuizase stocul, deși s'au mai tipărit ulterior câteva sute de exemplare.

Pe cont propriu Liga nu s'a mai încumetat a mai tipări vreo lucrare, deși ar fi de dorit. In schimb au apărut sub auspiciile Ligii volumul *„Viața României pe Mare și pe Dunăre"*, o splendidă antologie datorită harnicului și inimosului membru, d. Mihail Negru, care a oferit ligii 200 de volume pentru premii și propagandă.

Tot asemenea este sub tipar lucrarea *„Marea"* un interesant studiu oceanografic făcut de d. Ciocârdel, care donează ligii 100 de volume.

Nu putem trece cu vederea documentata lucrare a d-lui Comandor Fundățeanu *„Libertatea Mărilor și Prizele Maritime"* cu o prefață de d. Ministru N. Titulescu. Volumul a avut un atât de mare răsunet încât e epuizat

RELAȚIILE CU ALTE LIGI

Legăturile cu celelalte ligi navale europene le menținem prin schimbul revistelor de propagandă. Liga Maritimă Belgiană ne-a cerut pentru galantarele ei insigna noastră.

O intimă legătură s'a stabilit cu *„Jadranska Straja"* (Sentinela Adriaticei), Liga Maritimă Jugoslavă cu prilejul piosului pelerinaj pe care o delegație de 7 membri, fiecare pe cheltuiala sa, l'au făcut la mormântul Regelui erou Alexandru și la mormântul Soldatului Necunoscut.

Din revistă se cunoaște cât de mult a fost impresionată liga soră jugoslavă de acest gest și căldura cu care a fost primită și îmbrățișată delegația de secția din Belgrad, în frunte cu președintele ei, d. Dușan Peleș, fost ministru.

In ceia ce privește Liga Morska poloneză, cu care avem legături mai vechi, acestea au devenit și mai strânse prin gestul simbolic dela Constanța : vărsarea unui butoiaș cu apă adusă de cei 160 membri ai Ligii Morska tocmai din Baltică în apele mărei Negre.

Excursioniștii au venit cu 80 de bărci scoborând Prutul, Dunărea și traversând marea până la Constanța. Plecați la 14 Iulie din Kolomea, au fost primiți pe tot parcursul în mod oficial de prefecți, primari, comandanți de regimente cu sărbătoriri la fiecare popas. Totul a mers minunat grație concursului toturor autorităților puse în mișcare de d. Sergiu Dimitriu, secretarul g-ral al Ministerului de Interne, care a concentrat organizarea .Datori suntem a-i aduce toate mulțumirile, precum și comandamentelor Jandarmeriei, Grănicerilor, Cercetașilor, Corpurilor de armată, Diviziilor de Dunăre și Mare.

Escursioniștii erau conduși de d. colonel Mahalscki, iar la Constanța, unde au ajuns la 11 August, au sosit d. general Kwasnevski și consilier Creminski, delegații Ligei Morska, care împreună cu d. Ministru al Poloniei, au prezintat M. S. Regelui pe încercații escursionișii. Insignele, medaliile și scrisorile primite dela Liga Morska dovedesc că prietenii noștri poloni au plecat din țara noastră cu aceleași neuitate impresii cu care și cei cari au avut prilejul să fie invitați de Liga Morska au părăsit Polonia.

ZIUA APELOR

Ziua Apelor a fost sorocită de Ministerul de Instrucție la 30 Iunie și a fost sărbătorită cu mai multă însuflețire ca în anii trecuți mai ales de căăminurile Culturale ale Fundației Regale „Principele Carol" conduse de d. Gusti și harnicul d. Apostol Culea, după un program tip: slujbă religioasă, conferință, cântece marinărești și pescărești, concursuri de înnot și vâsle.

Serbarea a avut un caracter deosebit la Constanța, Brăila, Galați, Sulina, Balcic, Vâlcov, Oltenița, Turtucaia, Ismail, Giurgiu, Văcăreni, Corabia, Islaz, Techirghiol, Mahmudia, Prisăcani, Gogani, Turcoaia, Măcin, Talmaz, Turcoaia, Topal etc.

ZIUA MĂRII

Ca în toți anii ziua aceasta, scumpă marinarilor a adus dovada de cât de mult sunt iubite apa în general, marea și marinarii în special.

La Constanța serbările au fost patronate chiar de scumpul nostru Președinte, M. S. Regele Carol II care în cuvântarea ocazională a accentuat asupra spiritului Mircea fără care navele sunt unelte reci, neînsuflețite.

Cu acest prilej s'au inaugurat așezămintele Salvamarului și ale L. N. R. dela Siut Ghiol, și a avut loc o splendidă demonstrație nautică, la care au luat parte și cele 80 bărci poloneze.

La Galați serbarea s'a dat pe monitoare ; la Sulina, Orșova, etc. — a se vedea revista, — ori unde a fost timp frumos s'au desfășurat serbări cari sunt așteptate cu nerăbdare în fiecare an.

In unele părți timpul a fost nefavorabil și din această cauză au fost amânate.

SPORTURI

Gustul pentru escursii cu bărcile a început să prindă și la noi. Nu suntem în măsură a le arăta pe toate, ne fiindu-ne aduse la cunoștință, citâm totuși :

O escursie făcută de un soldat artilerist, dela Timișoara la București într'un butoi. Indrăsnețul a ținut să se prezinte și la Ligă ;

Cercetașii marinari dela Temișoara au făcut escursii cu șalupa „Moș Delamare" și bărci pe Bega și Dunăre în Jugoslavia ;

Cercetașii marinari din echipajul *„Amiral Murgescu"* au făcut drumul Galați-București și înapoi cu lotci și sandoline ;

Doi cercetașii marinari din București, elevi ai școalei de Artilerie din Temișoara, au făcut un drum de acolo la mare.

La *Snagov* d. Secretar de Stat Caranfil a organizat competițiile naționale de canotaj, la care au luat parte cluburile temișorene, orădene, cele din Satu Mare și Metropola din București.

La *Constanța* Y. C. R. R. a organizat regate în Mai și la 1 August în prezența M. S. Regelui, primele regate de yachturi.

La secretariat zilnic primim cereri de bărci. planuri pentru îmbarcații, îndrumări, ceiace denotă că a început și la noi să dispară teama de apă.

INSULA ȘERPILOR

Suma colectată de L. N. R. și d. Comandor Nedelcu în valoare de 22.464, s'a încredințat d-lui Vice Amiral Bălănescu, pentru punerea la punct a aparatului donat de d. Inginer Ilescu Brânceni, cumpărarea unei lotci cu unelte pescărești și a unei biblioteci pentru cărțile dăruite.

Avem bucuria să vestim că grație dragostei pe care d. Comandant al marinei o pune în toate acțiunile, astăzi Insula Șerpilor are și un post de emisiune, al cărui dinam alimentează și acumulatorii celui de recepție, astfel că cei ce veghează pe acea stâncă părăsită dar neuitată nu mai sunt izolați, pot și ei comunica cu uscatul.

PERDERI

In cursul anului am avut durerea să pierdem câțiva iubiți camarazi și membri : Mecanicul Șef Carpen Constantin, Amiral Gracoski, Comandorul Toescu Vasile, Lt. Comandor Mecanic Velciu.

Să le fie țărâna ușoară !

SITUAȚIA

Veniturilor și cheltuelilor pe 1935 (ale Centralei)

Soldul anului precedent		1.307.050
Venituri provenite din :		
Cotizații	93.617	
Calendare	112.469	
Revistă	359.494	
Serbări și chetă	126.949	
Subvenții	170.000	
Cota secțiilor	30.823	
Publicațiuni	62.929	956.281
	Totalul veniturilor	2.263.331

Din care se scad cheltuelile:		
Tipăritul revistei	251.295	
„ calendarului	108.024	
Remize	33.132	
Cheltueli generale	390.444	
	792.895	782.895
	Rămâne un fond . .	1.480.436
	La care se adaugă produsele Ligei .	206.172
Compus din:	Totalul fondului . . .	1.776.608
Depuşi la Casa de Depuneri	350.000	
Efecte publice	36.500	
Garanţii	37.755	
Mobilier	95.340	
Rest datorie mob. Constanţa	525.000	
Publicaţii în depozit	222.658	
Debitori	294,266	
Bibliotecă	159.413	1.720.922
Numerar în casă la 31 Decembrie 1935 . .		55.676
Total . .		1.776.608

DIN ACTIVITATEA SECŢIILOR

GALAŢI

Comitetul de conducere al Ligii Navale Române secţia Galaţi, în continuarea activităţei din anul 1934, a căutat să dea o cât mai mare desvoltare propagandei, pentru a face ca Liga Navală Română Secţia Galaţi să fie cât mai mult cunoscută marelui public.

Pentru atingerea acestui scop, *al propagandei,* deşi cu mijloace băneşti foarte reduse, totuşi această Secţie, prin Comitetul de conducere, nu a precupeţit nici un sacrificiu material, atunci când a fost solicitată să dea diferite ajutoare şi numai pentru a răspunde şi a fi la înălţimea chemărei sale.

S'a căutat ca prin baluri, serbări, şezători date pentru ostaşii din Marină cu concursul cercetaşilor marinari din Cohorta C. Amiral Murgescu, să se atragă cât mai mult public, în scopul de a coopta, cât mai mulţi membri şi după cum se va vedea din cele ce urmează, scopul, în parte, a fost atins.

Apoi, diferitele avantaje acordate de S. M. R., S. R. D. şi N. F. R., ca reduceri din taxele tarifare de călătorie pentru toţi membrii Ligei, cu cotizaţiile plătite la zi, a făcut ca numărul membrilor acestei Secţii, *numai dintre civili,* să se mărească în cursul anului expirat 1934, în mod simţitor.

Din cele arătate, se evidenţiază în mod necontestat faptul că, dacă atât militarii cât şi civilii cari până acum sunt membrii activi ai acestei Ligi, au contribuit prin cotizaţii, nu pentru a urmări un scop material pentru eventualele avantaje ce li s'ar acorda, ci au făcut-o căutând prin aceasta *să dovedească dragostea ce au pentru Marină,* pentru Dunăre şi Mare şi pentru apă în general, aceste căi de comunicaţii pe cari se transportă bogăţiile ţărei spre pieţele străine.

Atunci, când aceste bogăţii vor ajunge să fie transportate numai cu nave româneşti, unul din scopurile de căpetenie urmărit de Liga Navală Română, va fi atins.

Pentru concretizarea celor arătate până aici şi a dovedi că scopul urmărit de Liga Navală Română Secţia Galaţi a început să fie înţeles de marele public, voi arăta că de unde în 1934 am avut un număr de 320 membri, în anul 1935 acest număr a ajuns la 489 de membri, deci în cursul acestui an numărul membrilor a crescu cu 169, un procent destul de mare.

Astfel, *numai în scop de propagandă,* Comitetul de conducere al Ligei Navale Române Secţia Galaţi, a dat un bal popular în ziua de 16 Martie 1935, în sala Teatrului Central din Galaţi, cu preţuri de intrare accesibile oricui.

A luat parte un număr foarte mare de persoane şi din toate straturile sociale, fără deosebire de rang, şi din acest punct de vedere, *scopul moral şi al propagandei* a fost atins mai presus de aşteptările Comitetului de conducere al acestei Secţii.

Beneficiul nett realizat *a fost de lei 10.178.*

Credem, că este un beneficiu destul de frumos, date fiind greutăţile şi criza financiară a timpurilor de astăzi, prin cari trecem.

In executarea programului său, Comitetul de conducere al Secţiei Galaţi, nu a uitat nici pe ostaşii marinari activi dela corpurile de trupă al Diviziei de Dunăre.

— Pentruca aceşt ostaşi, atunci când sunt învoiţi în oraş şi scapă de sub controlul ofiţerilor, şefilor direcţi, să fie feriţi de a veni în contact cu elemente dubioase, pentru a li se cultiva şi desvolta şi pe această cale sentimentul de dragoste şi devotament pentru ţară, Tron şi Rege precum şi pentru tot ceeace este în legătură cu Marea şi apa, Comitetul de Conducere al Secţiei Galaţi s'a gândit să organizeze şezători cu caracter cultural, educativ ostăşesc şi social.

Aceste *şezători culturale au fost* organizate cu concursul *cercetaşilor din Cohorta* de Cercetaşi Marinari C. Amiral Murgescu şi au avut loc în zilele de 8, 16 şi 22 Februarie 1935.

A luat parte un număr total de 350 ostaşi permisioneri şi multă lume civilă, — părinţi şi rude ale Cercetaşilor Marinari.

Un concurs preţios a dat un Comitet de Doamne şi Domnişoare, mame şi surori ale Cercetaşilor Marinari dela Cohorta C. Amiral Murgescu, cari au ajutat la pregătirea şi distribuirea ceaiului, covrigilor şi ţigărilor ce s'au servit soldaţilor din Marină după fiecare şezătoare.

Pentru procurarea şi plata ceaiului, zahărului, ţigărilor şi covrigilor servite ostaşilor, Liga Navală Română Secţia Galaţi, a contribuit din fondurile sale cu suma de lei 1.472.

Aceste şezători ar fi trebuit să mai continue, însă din lipsa de fonduri, a trebuit să suspendăm aceste şezători cu un scop atât de frumos şi folositor pentru ostaşii din Marină.

— *In ziua de 11 Iunie 1935* s'a primit o adresă dela Liga Tineretului Româno-Polono-Suedez prin care ni se anunţă că în ziua de 13 Iunie 1935 urmează să sosească din Polonia 128 membrii ai acestei Ligi.

Pentru primirea acestora s'a delegat o parte din membrii Comitetului de Conducere ai Ligei Navale Secţia Galaţi, care împreună cu Liga Tineretului Româno-Polono-Suedez Secţia Galaţi i-a primit în gară şi apoi i-au condus de au vizitat oraşul şi portul fiind transportaţi cu automobilele Uzinelor Comunale Galaţi ce li s'au pus la dispoziţie, în mod gratuit.

La ora 13 li s'au servit masa în restaurantul Grădinei Publice, la care a contribuit Primăria Municipiului din Galaţi, iar după masă în urma intervenţiei noastre pe lângă Direcţia N. F. R., li s'a acordat călătoria gratuită până la Brăila şi înapoi, vizitând şi acest oraş, fiind conduşi de acelaşi personal, cari i-a primit în gară.

Seara au plecat cu un vas al S. M. R. la Constanţa, unde li s'a reţinut din timp locuri.

— *In ziua de 30 Iunie 1935* s'a serbat „Ziua Apelor" căutând ca şi în anii trecuţii, să i se dea toată importanţa cuvenită acestei zile.

La această serbare, au contribuit toate autorităţile civile, militare, premilitare, autorităţile şcolare de curs primar, secundar şi normal precum şi toate cohortele de cercetaşi. Toate cheltuelile ocazionate de această serbare au fost suportate de Liga Navală Română Secţia Galaţi.

Un larg şi preţios concurs a dat Comandantul Diviziei de Dunăre şi unităţile în subordine, care a pus la dispoziţia Ligii, personalul necesar, ofiţeri, maeştrii, remorchere şi şlepuri pentru care şi pe această cale aducem viile şi călduroasele noastre mulţumiri.

Deasemenea a contribuit, în parte Direcţia N. F. R. din localitate şi Căpitănia Portului Galaţi pentru care îi adresăm din nou multe mulţumiri.

Cu această ocazie şi în dimineaţa acestei zile pe o estradă construită de Primăria Municipiului Galaţi, s'a oficiat o slujbă religioasă, făcându-se „Sfinţirea Apelor", slujba care a fost oficiată de un sobor de preoţi dela Sf. Episcopie a Dunărei de Jos.

Muzica Regimentului 11 Dorobanţi a cântat rugăciunea.

La Te-Deum au luat parte toate autorităţile civile în frunte cu D-l Primar al Municipiului, Dr. Lazăr şi autorităţile militare în frunte cu D-l C. Amiral Roşca Eugeniu Comandantul Garnizoanei.

După Te-Deum s'a ţinut cuvântări ocazionale în legătură cu însemnătatea şi importanţa apelor în viaţa popoarelor, de către :

D-l Primar Dr. Lazăr a vorbit despre însemnătatea apelor din punct pur ştiinţific în viaţa de toate zilele a cetăţenilor unei ţări.

D-l C. Amiral Roşca Eugeniu Comandantul Diviziei de Dunăre, a vorbit din partea armatei şi Marinei Regale arătând în cuvinte înălţătoare importanţa şi rolul covârşitor pe care l'a jucat Dunărea şi Marea în special şi cursurile de apă în general în viaţa poporului nostru, din punct de vedere istoric, politic, economic şi social. Fără Dunăre şi Mare, România nu ar fi putut să joace rolul politic internaţional pe care îl are astăzi.

D-l Profesor Cotlaru Grigore din partea învăţământului primar şi secundar a vorbit arătând importanţa apelor din punct de vedere geografic şi social, din cele mai vechi timpuri şi până astăzi precum şi rolul pe care l'au ocupat în desvoltarea popoarelor.

După terminarea cuvântărilor, elevii şcoalelor secundare, cercetaşii şi premilitarii au trecut Dunărea unde cercetaşii, băieţi şi fete, şi-au făcut campamentul, luând masa la prânz, cu mâncarea ce şi-au pregătit-o singuri.

La ora 11 s'a dat o recepţie la bordul Monitorului „Ardeal", la care au luat parte invitaţii împreună cu parte din autorităţile cari au asistat la slujba religoasă.

Trecerea pe malul drept al Dunării s'a făcut cu remorcherele Diviziei de Dunăre, ale N. F. R. şi şalupele Căpităniei Portului Galaţi.

In după amiaza aceleeaşi zile, s'au desfăşurat după program serbările nautice, decernându-se din partea Comitetului de conducere al Ligei Navale secţia Galaţi premii celor mai buni inotători şi bărcilor militare şi civile ce au particpat la concursurile nautice.

— *In ziua de 4 August 1935,* au sosit în oraş venind cu trenul din Polonia, apoi cu bărcile pe Prut până la Reni şi de aci cu trenul până la Galaţi un grup de 220 membrii ai Ligii Navale Polone sub conducerea d-lui colonel activ Mahalski.

Comitetul de conducere al Ligei Navale Române secţia Galaţi, după instrucţiunile primite dela Centrala Bucureşti în unire cu autorităţile civile şi militare din localitate i-au primit în gară, care a fost frumos pavoazată cu drapele polone şi române şi unde un delegat al Municipiului Galaţi le-a urat bun sosit, în care timp muzica Regimentului 11 Dorobanţi a intonat Imnul Naţional Polon şi Imnul Regal Român.

După aceea conform programului, au fost conduşi pe grupe de membrii Ligei Navale Române secţia Galaţi, vizitând oraşul şi instituţiile.

La ora 13 li s'au servit masa la restaurantul din Grădina Publică, masă care a fost oferită oaspeţilor de Primăria Municipiului Galaţi.

La toast, a vorbit subsemnatul din partea Ligei Navale Române, mulţumind pentru vizita prietenească ce ni se face de elita culturală a Poloniei, prin membrii Ligii Navale Polone, apoi d-l Şteuermann a vorbit din partea Municipiului Galaţi, arătând legăturile economice ce au existat şi există între cele două popoare, iar din partea garniznizoanei a vorbit d-l C'Amiral Roşca Eugeniu, arătând legăturile seculare politice şi istorice ce au existat între cele două naţiuni şi cari se vor cimenta şi mai mult în viitor prin vizitele reciproce ce s'au organizat a se face.

Din partea Ligei Navale Polone a răspuns d-l Colonel Mahalski mulţumind pentru prietenească şi călduroasa primire ce li s'au făcut, pe tot parcursul drumului prin oraşele şi satele din România pe unde au trecut, şi în special primirea nespus de frumoasă ce li s'au făcut la Galaţi.

La ora 16 40, toţi excursioniştii polonezi, însoţiţi de membrii Ligii Navale Române au plecat cu un vas de pasageri al N. F. R., la Brăila, vizitând oraşul, Lacul Sărat precum şi toate expoziţiile agricole, casnice şi industriale ce se aflau atunci la Brăila, organizată de Municipiul Brăila cu ocazia „Lunei Brăilei". Călătoria s'a făcut în mod gratuit pentru care aducem mulţumirile noastre Direcţiei N. F. R. Galaţi.

Seara, excursioniştii pe bordul vasului „Păun", pus la dispoziţie de Comandamentul Diviziei de Dunăre, au fost transportaţi la Reni şi de acolo la Sulina, de unde şi-au continuat drumul cu bărcile, pe Mare, până la Constanţa.

In ziua *de 15 August 1935,* cu ocazia serbărei patronului „Marinei", Comitetul de Conducere a Ligei Navale Române secţia Galaţi, împreună cu majoritatea membrilor ei, au luat parte la serbările organizate de Divizia de Dunăre.

Dimineaţa, în asistenţa unui numeros public în frunte cu autorităţile civile şi militare din localitate, s'a oficiat un Te-Deum la bordul Monitorului „Ardeal", cu care ocazie s'a făcut pomenirea eroilor din Marina Regală morţi pentru patrie în războiul pentru întregirea neamului şi a vorbit d-l Amiral Roşca despre eroii morţi în război din Marină.

După slujba religioasă, la recepţia dată la bord, au luat parte şi d-l Victor Slăvescu, fost ministru de finanţe, împreună cu mai mulţi parlamentari, deputaţi şi senatori de Covurlui, cu cari ocazie am cooptat ca membru de onoare al Ligei Navale Române secţia Galaţi pe d-l *Victor Slăvescu.* D-sa a răspuns, mulţumind pentru cinstea ce i se face de a fi cooptat ca membru al Ligei în fruntea căreia se află M. S. Regele Carol II.

După masă, au avut loc serbările nautice organizate de Secţia Galaţi, însă sub patronajul şi cu concursul Comandamentului Diviziei de Dunăre.

Participanţilor, cari s'au distins la concursurile nautice, li s'au distribuit premii.

Tot în anul acesta şi în urma hotărârei luată de Comitetul de Conducere al acestei Secţii s'a reparat şi pus la punct şi şalupa „Cherie" proprietatea Ligei, aşa că astăzi posedăm o şalupă în stare de funcţionare, cu cari membrii Ligei să poată face excursiuni pe Dunăre.

Terminându-se construcţia localului Cercului Maeştrilor Militari de Marină şi cum aceştia sunt membri ai Ligii şi contribuesc pe toate căile şi cu toate mijloacele ce le stau la îndemână pentru propăşirea acestei Ligi, Comitetul de Conducere a hotărât şi a donat din fondurile sale suma de lei 5.000, din care să se facă dulapurile pentru bibliotecă.

Ca încheere şi în concluzie :

In cursul anului 1935 sunt înscrişi 489 membrii, deci mai mult cu 169 decât în anul 1934. Numărul membrilor este natural să varieze în plus sau în minus dela an la an în raport cu numărul membrilor Ligii, cari vin sau sunt mutaţi din Divizia de Dunăre sau dintre membrii înscrişi din nou dintre civili, cari şi aceştia se schimbă mereu.

Totalul încasărilor pe 1934 a fost de lei	270.347
Cheltuelile au fost de lei	155.175
A rezultat un excedent de venituri de lei	115.172
Din care secţia Galaţia are un fond de rezervă de lei .	69.694
Pe lângă acest capitol Fond de rezervă mai posedă un inventar care se ridică la 31 Dec. 1935 la suma de lei	54.040
Deci în total averea Secţiei Galaţi se ridică la suma totală de lei	123.734

Gestiunea bănească cât şi materialele, obiecte de inventar au fost verificate de d-nii Cenzori, care au depus raportul ca rezultat al acestei verificări şi cari s'a citit în şedinţa de astăzi.

Preşedintele Ligei Navale Române, Secţia Galaţi

Avocat Dan Sărăţeanu

SILISTRA

In cursul anului 1935, Comitetul secţiunii noastre a ţinut mai multe şedinţe, în care s'a discutat şi soluţionat construcţia strandului L. N. R. în amonte de Grădina Publică Silistra. Astfel după mai mulţi ani de stăruinţă şi strângere de fonduri s'a putut realiza construcţia unui strand de băi la malul Dunării, construindu-se un număr de 24 cabine, după ce cu concursul Primăriei oraşului Silistra s'a amenajat o întindere de circa 5—600 m. l. de teren special pentru strand pe malul Dunării.

Pentru realizarea acestui strand a necesitat să întrebuinţăm suma de lei 32.752 — numai pentru materialele de construcţie, — mâna de lucru fiind oferită de Reg. 36 Infanterie, — supraveghiaţi de d-l I. Bâsceanu, conductor technic al Primăriei Silistra, pentru care îi aducem cele mai călduroase mulţumiri d-lui Colonel Brătan.

Secţia noastră are 150 membri.

Produsul cotizaţiilor membrilor noştri fiind însă insuficient pentru bunul mers al secţiunei noastre, Comitetul acestei secţiuni s'a străduit, ca să obţină şi alte venituri şi de aceia a organizat un bal în ziua de 6 Aprilie 1935 în saloanele Cercului Militar şi — care a adus un beneficic net de lei 5.344, — iar cu ocazia serbării zilei Apei, ce a fost fixată la 30 Iunie 1935 şi de ziua Patronul Marinei la 15 August, s'a realizat suma de lei 3211, — iar din vânzarea calendarelor pe 1935 — lei 420 — plus venitul realizat din încasările dela strand în total suma de lei 5105.

Balul nostru cât şi serbările de ziua Apei şi ziua Marinei au produs un câştig mulţumitor faţă de criza ce bântue acest oraş. Reuşita se datoreşte, în cea mai mare parte străduinţelor neobosite ale membrilor Comitetului nostru precum şi concursul preţios al membrilor secţiunei noastre majoritate doamne şi ofiţeri. Pentru aceasta le reînoesc tuturor şi cu acest prilej mulţumirile noastre călduroase.

Astfel fiind, voi termina această dare de seamă, prin a adresa cordialele mele mulţumiri tuturor membrilor din Comitetul pe care am avut onoarea să-l prezidez.

Numai graţie priceperii, muncii, cinstei exemplare şi a devotamentului fiecăruia din Domniile lor şi a tuturor laolaltă, s'au putut învinge obstacole de tot felul, ce au stat în calea propăşirii secţiunei noastre dela înfiinţarea ei şi până astăzi.

Vă mulţumesc deasemenea, foarte călduros, Domniilor-Voastre, celor prezenţi cât şi membrilor acestei secţiuni care au fost împedecaţi de diferite împrejurări de a fi astăzi aicea pentru tot sprijinul acordat Comitetului nostru, în truda lui de toate zilele.

Nu fără o sinceră emoţie privesc la realizările deşi modeste desigur, dela existenţa secţiunei noastre şi a Comitetului, care a condus-o şi nu am dorinţă mai mare decât să realizăm mult mai mult de cât s'a realizat până acum.

Cu această mângăetoare speranţă, facem cele mai bune urări pentru Preşedintele activ al Ligei Navale Române, M. S. Regele Carol II-lea, pentru întreaga familie Regală, pentru Marina Română pentru Liga Navală Română.

Preşedinte, **General D. Todicescu**

COMITETELE SECŢIUNILOR L. N. R.

BRĂILA cu 105 membri şi cu avere de 111.727 lei, şi-a ales următorul comitet: Preşedinte, d. *General N. Ciupercă;* V. Preşedinte d. *Ing. Paul Demetriade,* Insp. g-ral al Docurilor; membrii: *Al. Vasilescu,* căpitanul portului Brăila şi *N. Barboi* mare proprietar; Secretar şi casier *Comandor C. Ionescu Cerna,* Comandantul grupului Navelor grănicereşti; Cenzori: Adm. *Locot. Talpoş Radu,* Adm. *Locot. Ciocârlan Ioan, Gh. Negulescu şi N. Maratha.*

Adresa: Grupul Navelor Grănicereşti.

CONSTANŢA cu 970 membri şi o avere de 1.023.400 lei şi-a ales următorul comitet:

Preşedinte, *Amiral I. Isbăşescu,* Comandantul Diviziei de Mare; V. Preş., *Ing. V. Cotovu;* membrii, Av. *Vulpe Aurel* şi Av. *Dan Alecu;* Secretar C. C-dor *Al. Stoianovici;* casier *Int. Maior C. Simionescu;* cenzori: *Tascovici Gr.,* Dir. B. N. R., *Int. Maior Predescu, Int. Căp. Botoşanu* şi *D. Pascu,* directorul şcoalei comerciale.

Adresa: Liga Navală Română, Hotel Caral.

CETATEA ALBĂ cu 47 membri şi o avere de 25.500 lei, cu următorul comitet:

Preşedinte, d. Av. *Calust Azvadurov;* V. Preş. *Gabriel Bărgauanu,* Preşedintele Tribunalului; membrii: *Lt. Comandor Al. Ballas, Locot. Muşat, M. Rutta şi M. Melnicov;* Secretar *C. Ungureanu;* casier *Leonid Maximov;* cenzori, *Leo Steinberg* şi *N. Paruta.*

Adresa: Str. Simeon Murafa 22, Cetatea Albă.

GALAŢI cu 489 membri, un fond de 123.734 şi un inventar de 54.040 lei, are următorul comitet:

Preşedinte *Av. M. Sărăţeanu,* V. Preş. *C. Amiral Roşca Eugen,* membrii *C-dor Georgescu Pompiliu,* Farmacist *Grozea Bogza Gh.,* mare industriaşi, Ing. *Ionescu Corneliu,* Dir. N. F. R.; Secretar Int. *Căp. Sârbu Al.;* Casier, *Căp. Popescu Stoica;* Cenzori, *Dr. Drăgănescu-Brăteş, Prof. Lăzărescu şi Int. Maior Gheorghe.*

Adresa: Divizia de Dunăre, Galaţi.

GIURGIU cu 27 membri şi un fond de 1794 lei are următorul comitet:

Preşedinte, d. colonel *Georgescu Ion,* comandantul garnizoanei; V. Preş. Lt. Col. *Dumitrescu Ioan;* Secretar, *Lascăr Constantin,* căpitanul portului; Membrii Căpitan *Georgescu C.* şi *Marata Dumitru;* cenzori *Luca Economu,* agent N. F. R. şi *Iliescu Corneliu,* conductor technic S. H. Adresa: Căpitănia Portului.

SULINA cu 110 membri, 41.757 lei fond şi în comitet:

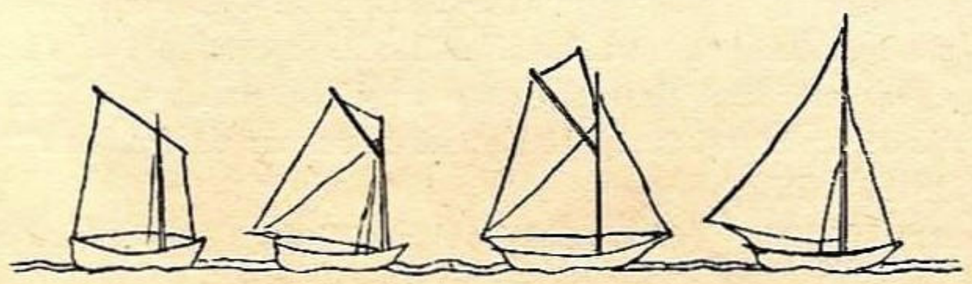
Preşedinte, G-ral medic *Panaitescu V.;* V. Preş., *Dr. Vasile Stănescu;* Casier *Anton Foscolo,* Secretar *Lt. C-dor Jijia Adam;* membrii *Căpt. V. Zagorevski-Kissel;* Cenzori *C. S. Popescu, Lt. C-dor Păunescu, Preot Vârgolici şi Inriciuk Gh.*

SILISTRA are 150 membri, un fond de 20.046 lei iar comitetul e alcătuit din:

D. *General D. Todicescu,* preşedinte; *Gh. Niculescu,* agent N. F. R., V. Preşedinte; *D. Birţu,* şeful ocolului minier, secretar; *Hristu Placecof,* casier; *Dr. L. Mirahorian* şi *Lt. Col Ţopârlan,* membrii; Căp. *Marinescu, Lt. Bărbulescu, Sub. Lt. Barbu şi Lt. C-dor Teodoru,* cenzori.

TURNU MĂGURELE: Preşedinte *Col. Aldea,* V. Preşed. *D. Popescu,* prefectul judeţului; membrii D-na *Altinovici* directoarea liceului Unirea, *Col, Mocanu, N. Hagiescu,* primarul oraşului, *Av. Dimitriu G.. Dr. I. Manu, Staicu,* directorul prefecturei, *Spirescu,* Şeful Vămei, *St. Breazu;* Casier *Căp. Verbiceanu,* căp. portului; Secretar *Căp. Banu Traian.*

TULCEA cu 20 membri, 31.210 lei fond şi are ca preşedinte pe d. colonel *Popp.*



INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din străinătate

ST. UNITE

☐ S'a autorizat construirea a 2 dirijabile pentru marină din care unul va fi utilizat pentru transportarea avioanelor de recunoaştere.

(Le Y. No. 2866)

ANGLIA

☐ La 24 Martie în prezenţa a circa 1 milion de oameni, *Queen Mary* uriaşul pachebot englez a părăsit şantierele *Brown* pentru a se duce la *Southampton pentru îndocare.*

De aci, la 27 Mai va pleca în prima cursă de traversare a Atlanticului.

☐ In cursul anului bugetar 1936-1937, 7 din cele 15 nave de linie vor fi modernizate.

In acest scop a fost prevăzute 2 milioane lire st. Parte din acestea sunt Warspite (lucrările vor dura un an), *Malaya* (gata în Sept.), *Royal Oak* (gata în August), *Repulse, Renown, Nelson.*

(Le Y. No. 2866)

☐ Noul Comandant en chef al forţelor din Mediterana este amiralul *Pound* care a înlocuit pe amiralul Fisher.

(Le Y. No. 2866)

☐ *Lloyd's Register of Schipping* a început să dea la iveală interesantele sale statistici.

Dăm câteva date importante:

Tonajul global brut mondial, înscris în listele sale în 1935 este de 30.361.134 tone, Tonajul global a scăzut cu 515 nave reprezentând 1.421.000 t., demontate şi 312.000 t. pierdute prin sinistre.

18 nave noi construite, depăşesc 10.000 tone, din care cea mai mare a fost una engleză de 23.428 t. In statistica anului 1936 va intra şi Quen Mary. Din navele noi construite, 43 sunt petrolifere (total 277.000 t.).

Două cifre pe care le dăm mai jos arată avântul luat de construcţia petrolierelor.

In 1914 tancurile totalizau 1.478.988 t. Astăzi 9.008.972 t.

In 1914 erau 297 nave cu motoare totalizând 254.237 t. iar în 1935, 5511 totalizând 11.304.681 t.

In 1914 tonajul navelor ce utiliza combustibilul lichid era 1.310.209 t, iar în 1935, 19.885.070 t.

In 1925 erau 36 nave totalizând 110.304 t. cu propulsiune electrică iar în 1935, 99 nave totalizând 601.497 t.

(Le Y. No. 2764)

FRANŢA

☐ La 5 Martie a plecat la remorcă spre *Glascow* fostul pachebot francez *„L'Atlantique"*, cumpărat pentru demontare cu 57.000 lire. sterline. *(J. d. l. M. m. No. 882).*

☐ Ministrul Marinei, a semnat decretul de punerea în construcţie în şantierele *Penhoët,* a unui pachebot de 30.000 t., a cărui construcţie va dura 30 luni, care va înlocui pe fostul *„Atlantique".*

(J. d. l. M. m. No. 883)

☐ Vă interesează să ştiţi cât costă biletul pentru o traversadă a atlanticului ? Cu cabină de clasă pe *Normadie* 54 lire st., cu *Queen Mary* 52 lire St., cu *Bremen* 48 lire st., iar cu *Aquitania* 43 lire st. Dacă traversarea se face cu clasă turistică, atunci cu *Normadie* şi *Queen Mary* costă 27 lire, cu *Bremen* 25 lire st., iar cu *Aquitania* 24 lire st.

☐ La 24 Martie a fost lansat la St. Nazaire crucişetorul *„Georges Leygues"*. E ultimul de 7600 tone comandat din 1931.

(J. d. l. M. m., No. 886)

☐ Chiurasatul *„Dunkerque"* a eşit din bazin la 6 Martie. Acum au început lucrările de armare. Primele probe vor fi făcute în Iunie. *(Le Y. No. 2764)*

☐ Se fac încercări de ridicarea de pe fund a fostului chiurasat *„France"*. Lucrările sunt conduse de către inginerul *Serra* care a scos în Adriatica pe fostul chiurasat austriac *„Viribus Unitis"*.

☐ S'a recalculat tonajul brut al lui *Normandie,* care a fost adoptat ca oficial. Acesta este de 82.799 t. ceace corespunde volumului de 234.321 metri cubi.

Cel al lui *Queen Mary* este de 80.774.

(Net = 34.118 t.). Prin urmare *Normandie* a rămas nava cea mai mare din lume .

(J. d. l. M. m. No. 887)

GERMANIA

☐ Se svoneşte că şantierele germane au pus în lucru mai multe cangouri submarine de 3000 t. la suprafaţă şi 4.500 în scufundare. lungi de 110 m, capabile de a lua 1000 tone marfă. Motoare de 7500 H. P. le-ar asigura o viteză de 20 noduri la suprafaţă şi 12 noduri în imersiune.

(Le Y. No. 2866)

TURCIA

☐ Guvernul turc a însărcinat un consilier german cu reorganizarea şantierului dela *Cornul de Aur* astfel ca să poată să execute lucrări de armarea navelor pe care le-a comandat în şantierele olandeze şi germane (1 vas rapid de 1700 t. şi 6 cargouri între 2000 — 3000 t.).

(J. d. l. M. m. No. 882).

EGIPT

☐ In 1935, prin Canalul de *Suez,* în 5992 traversade, a trecut 32.810.968 tonaj net.

Ambele cifre, sunt cele mai mari ce au fost atinse dela 1930. In schimb tonajul mărfurilor a scăzut la 26.320.000 tone greutate. (In 1934 a fost 28.448.000 t.). *(J. d. l. M. m. No. 882).*

GRECIA

☐ Guvernul actual a hotărît a comanda unele unităţi prevăzute în programul naval în Germania. Dat sfera de influenţă a Angliei în care intră Grecia, ministrul Angliei la Atena a cerut ca comanda să se facă în Anglia. Cererea nu i-a putut fi satisfăcută însă pentrucă Grecia are în Germania sume blocate pe care nu ar fi putut altfel să le lichideze.

Din ţară

☐ La licitaţiile ţinute la P. C. A. pentru construirea a 2 nave pentru S. M. R. s'au prezentat de către firmele cărora li s'au cerut oferte pentru nave cu motoare şi oferte pentru nave cu vapori.

Iată principelele date ale ofertelor pentru construirea navelor cu motoare:

Soc. des chantiers de la Loire.

Dimensiuni: 123 m × 16.60 m × 5. 65 m.

20 noduri viteză, la probe 22 noduri.

2 motoare × 5500 H. P. efectiv la 135 rotaţii a elicelor.

Restul condiţiunilor, ca în caetul de sarcini.

Preţul p. fiecare 28 milioane fr. fr. adică în lei 185 milioane.

Pentru complectarea inventarului, un plus de 450.000 fr. fr. de fiecare vapor.

Plata în 6 rate, în timpul construcţiei.

Soc. Howthorn Leslie — (Anglia).

Nu răspunde ofertei.

Soc. Scotts — Greenock — (Anglia).

Face oferta fără a da planuri sau specificaţie la preţul fiecărui vapor de 375.000 lire st. adică în lei 187 milioane plătibile în 5 rate în timpul construcţiei.

Soc. Fairfieeds — Glascow.

Nu răspunde ofertei.

Soc. Burmeister & Wain — Copenhaga.

Dimensiuni: 121 m × 17.25 m × 18.6 picioare.

Viteza: obişnuită 20 nod., la probe 22 nod.

2 motoare × 7000 H. P. indicaţi (2 × 6000 H. P. efectivi) la 120 rotaţii.

Preţul pentru fiecare, 228.000 lire st. adică în lei 114 milioane.

Pentru inventarul fiecărui vas, un plus de 7500 lire st.

Plata: 40% în timpul construcţiei în 6 rate.

Restul de 60% în 4 ani cu 6 % dobândă.

Garanţie asupra vasului sau bancară.

Timpul de construcţie: 13 luni primul, iar al doilea, 2 luni după primul.

Consumaţie maşini: 150 gr. pe cal/oră efectiv.

Soc. Swan Hunter (Neptun). — Anglia.

Dimensiuni în picioare: 400 × 55 × 18.6.

Pentru fiecare, 325.000 lire st. adică în lei 262 milioane.

Pentru completarea inventarului, p. fiecare vapor un plus de 5000 lire st.

Plata în timpul construcţiei sau în 5 ani cu 6% foerte.

Soc. Cammel Laird — Anglia.

Dimensiuni în picioare: 410 × 54 × 18,6.

Pentru fiecare, 317.000 lire st. adică în lei 158 milioane.

Plata în timpul construcţiei.

Pentru inventar, un plus de 5000 lire st.

Soc. Werft — Germania.

Nu oferă.

Soc. Penhoët — Franţa.

Pentru fiecare 32.500.000 fr. fr. adică în lei 216 milioane şi pentru inventarul un plus de 525.000 fr. fr. pentru fiecare vapor.

Pentru vapoare cu propulsiune prin vapori, datele ofertelor cerute şi prezentate sunt:

Soc. Nederlansche Ondernemingen.

Pentru fiecare, 2.700.000 florini adică în lei 184 milioane şi p. inventarul fiecărui vapor un plus de 80.000 florini.

Sunt posibile combinaţii financiare cu învoirea guvernului olandez în privinţa plăţii:

— Repartizarea plăţii pe mai mulţi ani.

— Plata totală în produse diverse româneşti.

— Plata parţială în produse, restul în aur.

Soc. Scotts — Greenock.

2 Turbine × 5250 H. P. efectiv la 200 rotaţii a elicelor şi 3000 rot, a turbinelor.

Dimensiuni: 128 m × 17 m × 18 picioare.

Costul pentru fiecare: 318.500 lire st. adică în lei 160 milioane.

Supliment de 7700 lire st. pentru electrificarea auxiliarelor de punte.

Două modalităţi de plată:

a) Costul ambelor în 5 ani cu 6% şi în garanţie asupra redevenţei Sttaului în petrol.

b) Costul unui vapor în 5 ani cu 6%, iar pentru cel de al doilea combinaţiuni în legătură cu exportul de petrol, scutiri de taxe contingentare etc.

Soc. Cammel Laird — Anglia.

Costul unui vapor: 305.000 lire st. adică în lei 151 milioane.

Pentru inventarul fiecărui vapor un plus de 5000 lire st.

Soc. Neptun.

Nu oferă.

Chantiers de la Loire.

Işi menţine oferta de motonave, cu aranjamente de plată în mărci germane blocate în Germania.

Burmeister & Wain.

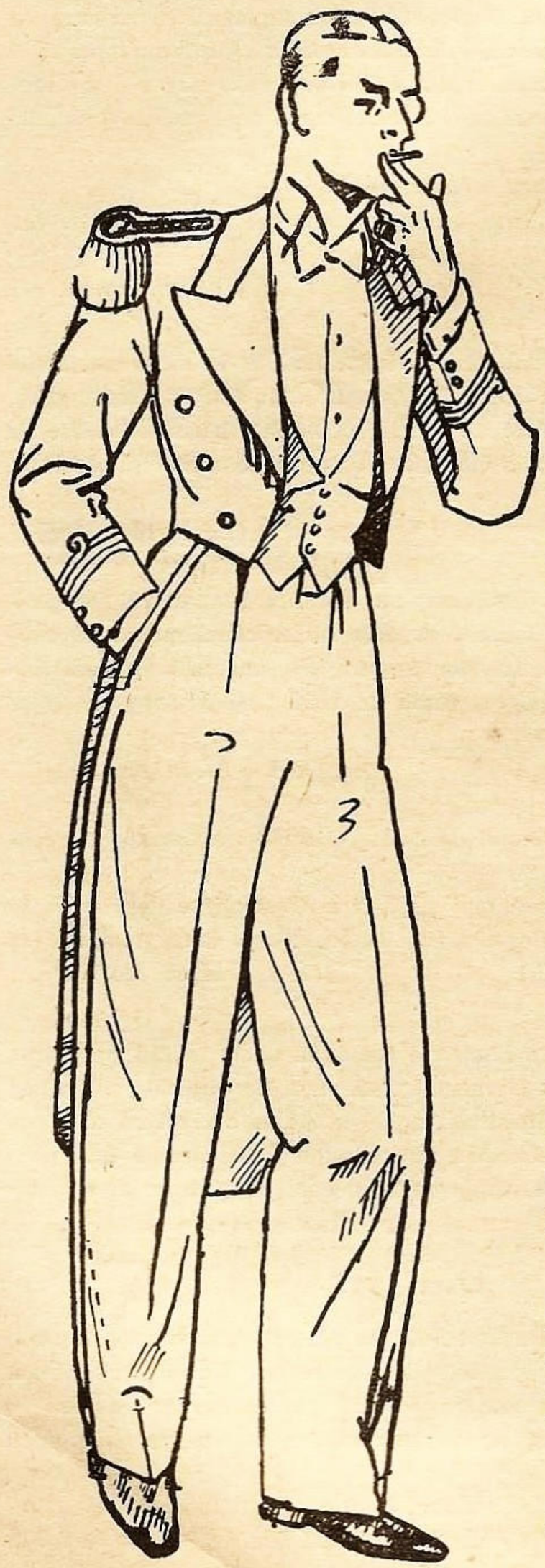
Menţine oferta pentru motoare, garantând lipsa vibraţiilor.

Soc. Swan Hunter — Anglia.

Pentru fiecare: 335.000 lire st. adică în lei 167 milioane.

Tonaj brut 7000 t., net 3300 t.

☐ In ziua de 1 Aprilie la Galaţi şi Constanţa, au avut loc examenele de brevet la Mare şi Dunăre. La Mare au reuşit:



Ba da!

şi haina îl face pe om!

Şi deaceea, ori ce persoană chic, care vrea să apară în toată distincţia sa, — ofiţer sau civil — se îmbracă la

ETIENNE THOMAS

Str. Virgiliu, 22
Bucureşti
Telef. 3.26.01

ETIENNE THOMAS
vă dă deplină satisfacţie.

Preţuri cu desăvârşire reduse

Membrii L. N. R. 10% rabat.

Comandanţi cabotaj : Gheorghiu Virgil şi Popescu Petre.

Ofiţeri secunzi : Ciocaşu Radu, Cerchez Mihail, Cioroboreanu Ioan şi Teodoru Gheorghe.

Ofiţeri III-lea : Muche Constantin şi Ceaşu Valeriu.

Ofiţeri provizori : Ciocaşu Mircea, Dinu Gheorghe şi Teodorescu Constantin.

Mecanici principali : Mateescu Florea.

Mecanici auxiliari : Cloner Ernest, Ignat Constantin, Socner Victor, Trandafirescu Ioan şi Dodu Ioan.

Sub-mecanici : Sava Gheorghe, Constantinescu Alexandru, Ionescu Sava, Marcu Gheorghe, Gaşpar Nicolae, Telegescu Aurel şi Chinaru Nicolae.

Telegrafişti I-a : Săvulescu Moise şi Năstase Ioan.

Telegrafişti II-a : Lichiardopol Ilie, Pănescu Pompiliu şi Gheorghiu Sterian.

Pilot de port de mare : Iancu Gheorghe şi Cercel Florea.

☐ In cursul lunei Martie a. c. s'a înfiinţat în Bucureşti o asociaţie sub denumirea *„Nautica Bucureşti"*, asociaţie academică de canotaj, yachting şi natăţie. Asociaţia este formată din tineri titraţi şi studenţi şi are drept scop promovarea sporturilor de apă. Programul de activitate se va executa în următoarele condiţiuni : Canotajul se va face în Bucureşti pe lacurile Băneasa-Herăstrău cu bărcile proprii. Natăţia la bazinuri, iar yachtingul pe lacurile bucurestene. pe lacul Snagov iar în timpul verei pe Dunăre şi Mare (Sulina şi Carmen-Sylva). Deasemenea în timpul verei se vor face excursiuni de lungă durată cu bărcile asociaţiei pentru cunoaşterea apelor româneşti şi în special a Deltei.

Sediul asociaţiei este în Str. N. Filipescu 18 (la Soc. „Turismul Român") unde se pot lua informaţiuni în orice zi de lucru între 10,30—12.30, iar Sâmbăta şi după amiaza între 5,30—7,30.

☐ D-l Ing. Rizescu a fost numit subdirector technic la S. M. R.

☐ Caracteristicele principale ale vaporului „Cetatea Albă" pus în construcţie în şantierele dela T. Severin sunt : deplasament 2300 tone, va putea încărca circa 1200 tone marfă. Lungime 80 m., lăţime 11.70 m., pescaj maxim 3.30 m., clasă unică cu cabine pentru 70 paturi. Va putea lua până la 600 excursionişti. Viteză 14 noduri, propulsiune prin 2 motoare Diesel de 1500 H. P.

☐ Agenţia Capato & Macri, a cumpărat un vapor din Anglia, botezat „Carmen Sylva" şi care a fost pus sub pavilion român. Vestea nu poate decât să bucure pentrucă această intenţiune ar servi de exemplu şi altora, şi pentrucă vor spori posibilităţile de plasare ale marinarilor români.

☐ Revista „Orizontul" ne aduce îmbucurătoarea veste că „Koskiusko" pachebotul polonez care împreună cu „Polonia" fac cursele Constanţa Palestina, va fi retras din această cursă.

☐ Consiliul de miniştri a semnat un jurnal prin care se reglementează reducerile ce se pot acorda, pe vapoarele Serviciului maritim român.

Cu începere de la 1 Martie a. c. direcţiunea S. M. R., ca şi Administraţia comercială a porturilor, nu mai pot acorda nici un fel de gratuitate, sau reducere, mai mare ca cea prevăzută în regulamentul aprobat de consiliul de miniştri.

RECENZIE

Orizontul Maritim *an. III, Martie-Aprilie.*

Organul asociaţiei „Orizontul" a ofiţerilor din marina noastră, comercială, intră în al III-lea an de apariţie cu acelaş program de muncă rodnică şi curajoasă în serviciul celei mai obidite şi nedreptăţite bresle, marinarii români.

Cunoaştem greutăţile şi sacrificiile ce marchează apariţia fiecărui număr al revistei, cunoaştem şi pe cei, câţiva, ce muncesc pentru ea, şi numai modestia lor ne împiedică a le publica numele aci.

E un exemplu destul de rar în ţara noastră, ca o mână de oameni, împărţiţi pe vapoare şi mări, prinşi între griji de serviciu şi nevoi casnice, fără subvenţii şi ajutoare, să mai găsească şi timpul a scoate regulat o revistă prin care să se facă auziţi.

In paginile sale găsim articole şi informaţii de specialitate, literatură şi esseuri de debut, doleanţe umile şi revendicări juste, din cele atât de numeroase şi neţinute în seamă ale marinarilor noştri.

In rezumat, o apariţie folositoare atât marinarului cât şi armatorului, atât celui ce face legi, cât şi celui ce le aplică.

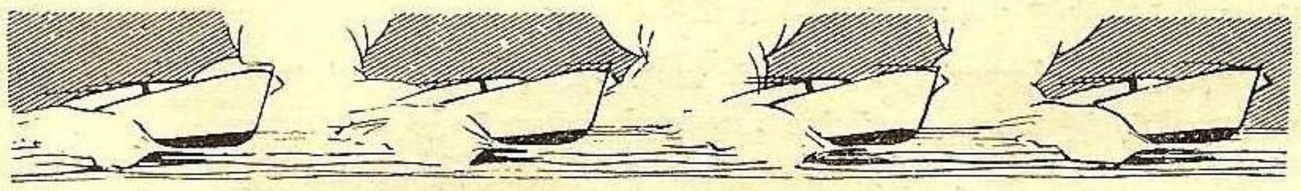
Păcat că oamenii de inimă ce scot revista nu o pot şi răspândi cât ar trebui ; nu ne îndoim că atunci ar ajunge şi la îndeplinirea tuturor aspiraţiunilor lor.

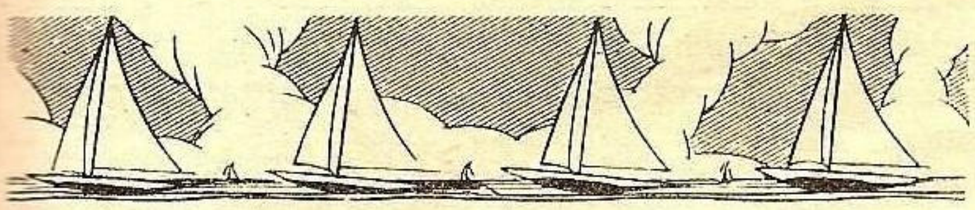
Noi nu le urăm, pentru moment, decât aceasta. C. B.

Dela criză la război

Denunţarea Pactului dela Locarno, urmată de ocuparea zonei demilitarizată, au trezit un brusc interes pentru politica internaţională ; în faţa situaţiei create prin gestul Germaniei, întrebarea care se auzea peste tot era : când va bate oare războiul la uşa noastră ? Neliniştea care cuprinsese opinia publică dovedeşte că „omul depe stradă" îşi dă seama de importanţa vieţei internaţionale şi, chiar dacă nu este îndeajuns de pregătit pentru justa apreciere a evenimentelor ce se desfăşoară în fiece moment sub ochii săi, sezisează totuşi în mod instinctiv ţesătura de interese care constitue viaţa politică a lumei.

NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmente în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

Lipsa de pregătire a opiniei publice a exagerat în oarecare măsură gravitatea conflictului ivit în Vestul Europei, lipsă de pregătire care nu este inerentă numai popoarelor recent chemate la viața politică internațională, așa cum a închegat-o Pactul Societății Națiunilor. Informarea opiniei publice — îndeplinită în alte țări prin atâtea mijloace — este făcută la noi aproape exclusiv de presă care, forțamente, nu poate da întotdeauna o expunere complectă a evenimentelor la ordinea zilei. Publicațiuni cari să îmbrățișeze ansamblul politicei internaționale sunt excesiv de rare la noi și lipsa lor nu este decât prea simțită.

Pentru împlinirea acestei lacune, d-l Eugeniu Săvulescu a alcătuit o lucrare de sinteză menită a lumina publicul asupra angrenajelor internaționale și a-l face astfel să-și dea seama de poziția Romăniei pe eșichierul politic mondial. Spre o mai ușoară înțelegere, autorul și-a împărțit lucrarea luând ca criteriu punctele cele mai însemnate ale actualei conjoncturi internaționale. Ceiace caracterizează „Dela criză la război", este stilul limpede și sugestiv în care autorul ne prezintă situația internațională și, mai cu seamă, discernământul cu care a știut să rețină trăsăturile de căpetenie menite a ilustra o situațiune, înlănțuind-o în țesătura de tendințe cari alcătuesc politica lumei.

Nu vom căuta să rezumăm lucrarea d-lui Săvulescu ; ea este prea bine închegată pentru a putea suporta o condensare sub formă de recenzie. Ne vom lua însă îngăduința de a prezenta câteva observațiuni cari ne-au fost sugerate de o atentă citire a acestei lucrări.

Problemele Extremului-Orient și Pacificului — cari după părerea noastră formează un tot — sunt sintetizate în mod nu se poate mai cuprinzător. Pacificul si Extremul-Orient constitue actualmente unul din punctele nevralgice ale polticei mondiale și frământările cari turbură această parte a globului influențează Europa mai mult decât se crede. Toată politica din Pacific se poate considera ca fiind sub „semnul" Japoniei; expansiunea Imperiului nipon nu se limitează la continentul asiatic ci tinde și spre arhipelagurile mărilor de Sud. Prezidentul unei companii de navigație nipone declara. în primăvara acestui an, că telul economic al Japoniei este dominația economică a Pacificul de Sud. ceeace se va realiza în următorii 15 ani.

Trebue deasemeni amintită politica de organizare de baze navale în insulele sub mandat japonez, insule pe cari amiralul Suyetsugu le declara. în Martie 1935, ca fiind prima linie de apărare maritimă a Japoniei, după cum Manciukuoul constitue bastionul său terestru. In legătură cu această politică, trebue menționată propunerea adresată de Japonia Siamului pentru tăerea istmului Kra, ceeace ar permite flotei japoneze să ocolească formidabila bază britanică dela Singapore. Deși Siamul pare strâns legat de Japonia, opunerea manifestă a Marei Britanii a îngropat — cel puțin pentru moment —

Organizarea „Imperiului" sovietic este perfect expusă și înțelegerea politicei externe sovietice este mult ușurată de cunoașterea politicei interne a U. R. S. S. Am fi dorit însă a vedea expusă mai pe larg evoluția politicei europene a Sovietelor, cu o privire specială asupra influenței lor în Vestul Europei.

Partea consacrată politicei britanice este — după părerea noastră — prea mult redusă față de importanța Marei Britanii în lume. Avem, pe de altă parte, regretul de a nu putea împărtăși vederile d-lui Săvulescu în ce privește caracterizarea politicei britanice, în care d-sa nu vede decât neutralitate și imperialism : neutralitatea a dispărut pentru membrii Societății Națiunilor dela intrarea lor în Societate, iar imperialismul britanic — al lui Canning Palmerston și Lord Beaconsfield — și-a trăit ultima epopee în războiul anglo-bur. Convenim că politica Angliei este egoistă, dar care țară face oare o politică altruistă ?

Problemele Europei centrale și problema balcanică sunt poate prea succint tratate față de importanța ce o au pentru noi. In aceeași ordine de idei, regretăm că Polonia nu a putut avea un loc mai de seamă în expunerea problemelor europene ; Polonia ne interesează dintr'un îndoit punct de vedere : ca o verigă din lanțul alianțelor noastre și ca factor determinant în Vestul Europii. Pentru a demonstra importanța factorului polon, este suficient să reamintim rolul de căpetenie jucat de Polonia în cursul negocierilor pentru Pactul Oriental.

O lipsă resimțită în cursul lucrărei d-lui Săvulescu este expunerea operei Societății Națiunilor în domeniul asigurărei pàcei (sau a securității colective, pentru a întrebuința un termen care cunoaște o deosebită vogă în aceste momente). Influența Societății în viața internațională este reală și aportul său în deslegarea unei întregi serii de conflicte internaționale nu poate fi neglijat.

Prezentând aceste câteva observațiuni, nu am avut intenția să facem o critică „à tout prix". Ne-am gândit numai la viitoarele lucrări ale d-lui Săvulescu pe cari le așteptăm dela sârguința și talentul său.

N.

Membrii noi admiși

Doamna *Hortanzia Papadat-Bengescu,* autoare, București.
Doamna *Mircea R. Dorica*, București.
Circo Z. Ghenadie, Cerna-Vodă.
Iacob Pătruț, mecanic, București.
Scripcă C. Aurelian, student, București.
Dumitru G. Ion, profesor liceul Mihai Viteazu, București.
Besuțu Petre, funcționar, București.
Golescu Mihail, Inginer Soc. Nautica, Reghin.

☐ Pentru a atrage tineretul spre sănătoasele sporturi de apă, s'a aprobat de comitetul central construcția de îmbarcațiuni.

Astfel secția *Constanța* va construi 4 cutere, *Cetatea Albă* două cutere, *Tulcea* 4 lotci și un cuter.

Dela Centrală

☐ Căpt. *Demetrescu Camil,* din Batalionul 2 Pioneri de munte, care și-a făcut „o datorie față de marea și marina noastră. căreia i-a dat toată simțirea sufletului" înscriind pe camarazii D-sale : Sub Locotenenții *Gheorgiu Eugen, Glicariu Vasile, Antonescu Gheorghe și Filimon Corneliu.*

☐ Comitetul cetral a hotărât decernarea diplomei domnilor :

Stelian Popescu. Directorul ziarului „Universul" cu prilejul aniversării a 20 ani de directorat și 65 de viață pentru „caldul patriotism cu care a fost susținută tot deauna cauza marinei în coloanele ziarului „Universul".

Marcu Marcu, comandantul vaporului *„Regele Carol"* pentru priceperea și devotamentul de care d-sa și întreg echipajul au dat dovadă cu prilejul salvărei vaporului *„Dacia".*

Redacționale

Sub-Lt. V. B. Regretăm, dar nu cadrează cu propaganda și e prea malițioasă. Unei epigrame i se cere să placă chiar și celui pișcat.

Domnii membrii cari au luat parte la Adunarea Generală sunt înștiințați că dela sediul centralei se poate procura fotografia luată în acea zi în schimbul a 20 lei.

I. Cadariu. Cluj. După datele din „Les Flottes de Combat" aflați că Dunkerque are 8 tunuri de 330 m/m, 16 d e130 m/m, 4 tunuri antiaeriene duble de 37 m/m 8 mitraliere duble și 2 catapulte. Ideile sugerate cred că ați observat că s'au pus în practică. Ne teamă să nu speriem... membrele.

N. Martinovici. Jurnalul va apare imediat după „dela izvoarele Oltului", adică prin Mai. Vă rugăm a ne trimite și restul, pentru continuare.

C. Samsonic. E departe de Europolis, care n'a supărat nici un concetățean.

M. Bourceanu e rugat a arăta dacă primiți regulat revista. Poezia va apare. Felicitări pentru viitorii dvs. elevi.

Traducerea poeziei *„Epava"* din numărul trecut se datorește domnului *A. Ichim,* nu d-lui Locot. Brandabur, cum din eroare s'a publicat .

ITINERARIUL

LINIEI I: CONSTANŢA—VARNA—ISTANBUL—SALONIC—ISTANBUL—VARNA—CONSTANŢA

CURSE DESERVITE LA FIECARE DOUĂ SĂPTĂMANI DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"
(SUB REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ	PLECĂRI ŞI SOSIRI IN PORTURI							
CONSTANŢA	Plec. Luni ora 11	Aprilie 20 „	Mai 4 «	Mai 18 »	Iunie 1 „	Iunie 15 »	Iunie 29 »
VARNA	Sos. Luni ora 17	20 »	4 »	18 »	1 „	15 »	29 „
	Plec. „ „ 22	20 »	4 »	18 »	1 «	15 »	29 „
ISTANBUL	Sos. Marţi ora 10	21 »	5 »	19 «	2 „	16 »	30 „
	Plec. „ „ 16	21 »	5 »	19 „	2 „	16 »	30 „
SALONIC	Sos Miercuri ora 19	22 »	6 »	20 »	3 «	17 »	1 Iulie
	Plec. Vineri „ 11	24 «	8 »	22 „	5 „	19 »	3 „
ISTANBUL	Sos. Sâmbătă ora 15	25 «	9 »	23 „	6 «	20 »	4 „
	Plec. „ „ 19	25 »	9 »	23 „	6 „	20 »	4 „
VARNA	Sos. Dum'nică ora 7	26 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
	Plec. „ „ 11	26 „	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „
CONSTANŢA	Sos. Duminică ora 11	—	—	—	—	—	—
	„ „ „ 17	26 »	10 „	24 „	7 „	21 „	5 „

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui acest vapor printr'un altul, atunci când necesităţile serviciului vor cere o asemenea schimbare.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR						
GALATZ	—	7 h.	—	—	—	1/IV	29/IV	27/V	24/VI
SOULINA	17 h.	—	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
	—	18 h.	—	—	—	1 „	29 „	27 „	24 „
CONSTANTZA	6 h.	—	—	—	—	2 „	30 „	28 „	25 „
	—	7 h.	22/I	13/I	6/II	3 „	1/V	29 „	26 „
ISTANBUL	8 h.	—	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
	—	18 h.	23 „	14 „	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „
LE PIRÉE	14 h.	—	25 „	16 „	9 „	6 „	4 „	1/VI	29 „
	—	11 h.	28 „	19 „	12 „	9 „	7 „	4 „	2 „
VOLO	11 h.	—	29 „	20 „	13 „	10 „	8 „	5 „	3 „
	—	15 h.	30 „	21 „	14 „	11 „	9 „	6 „	4 „
CHIOS	14 h.	—	31 „	22 „	15 „	12 „	10 „	7 „	5 „
	—	20 h.	1/II	23 „	16 „	13 „	11 „	8 „	6 „
IZMIR (*fac.*)	6 h.	—	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
	—	18 h.	2 „	24 „	17 „	14 „	12 „	9 „	7 „
ISTANBUL	6 h.	—	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	12 h.	4 „	26 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	13 h.	—	5 „	27 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	20 h.	—	—	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
SOULINA	7 h.	—	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
	—	8 h.	—	—	23 „	20 „	18 „	15 „	13 „
GALATZ	18 h.	—	—	—	23 „	0₹ „	18 „	15 „	13 „

NOTĂ: Durostor poate face escale suplimentare în Salonic, Cavalla, Dedeagatch pe bază de angajamente speciale în prealabil stabilite.

TARIFUL BILETELOR DE CĂLATORIE

Linia I: Constanţa—Varna—Istanbul—Salonic—Istanbul—Varna—Constanţa

Vaporul „PRINCIPESA MARIA"

Dela	Clasa	Pentru Constanţa	Varna	Istanbul	Salonic
CONSTANŢA	I	—	Lei 830	Lei 1900	Lei 4.100
	II	—	„ 625	„ 1.400	„ 2.700
	IV	—	„ 235	„ 450	„ 990
VARNA	I	Leva 740	—	Leva 1.050	Leva 3.300
	II	„ 535	—	„ 770	„ 2.070
	IV	„ 235	—	„ 420	„ 810
ISTANBUL	I	L. ot. 25	L. ot. 17,5	—	Lire ot. 26
	II	„ 18,5	„ 12,5	—	— 18,5
	IV	„ 5,5	„ 5	—	— 6
SALONIC	I	Fr. Frs. 550	Fr. Frs. 405	Fr. Frs. 275	—
	II	„ 380	„ 285	„ 215	—
	IV	„ 130	„ 85	„ 62	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs = Franci Francezi
P. T = Piaştşi Egiptieni

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	PELEŞ	ALBA IULIA	PELEŞ
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	6 Mai	1 Juin	27 Juin
SOULINA	16 h.	—	6 „	1 „	27 „
	—	17 h.	6 „	1 „	27 „
CONSTANTZA	6 h.	—	7 „	2 „	28 „
	—	14 h.	9 „	4 „	30 „
ISTANBUL	10 h.	—	10 „	5 „	1 Juillet
	—	23 h.	10 „	5 „	1 „
IZMIR	6 h.	—	12 „	7 „	3 „
	—	11 h.	13 „	8 „	4 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	14 „	9 „	5 „
	—	20 h.	14 „	9 „	5 „
MALTE	6 h.	—	17 „	12 „	8 „
	—	20 h.	18 „	13 „	9 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	20 „	15 „	11 „
	—	16 h.	20 „	15 „	11 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	21 „	16 „	12 „
	—	18 h.	21 „	16 „	12 „
MARSEILLE	14 h.	—	22 „	17 „	13 „
	—	16 h.	26 „	21 „	17 „
BARCELONE	11 h.	—	27 „	22 „	18 „
	—	16 h.	28 „	23 „	19 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	29 „	24 „	20 „
	—	11 h.	30 «	25 „	21 „
ALGER (facult.	10 h.	—	31 „	26 „	22 „
	—	14 h.	2 Juin	28 „	24 „
ISTANBUL	9 h.	—	8 „	4 Juillet	30 „
	—	17 h.	8 „	4 „	30 „
CONSTANTZA	13 h.	—	9 „	5 „	31 „
	—	20 h.	11 „	7 „	2 Août
SOULINA	6 h.	—	12 „	8 „	3 „
	—	7 h.	12 „	8 „	3 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	12 „	8 „	3 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ	BUCUREŞTI	SUCEAVA	ARDEAL	OITUZ
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	1/IV	16/IV	30/IV	6/V	19/V	3/VI	18/VI	23/VI
SOULINA	17 h.	—	1 „	16 „	30 „	6 „	19 „	3 „	18 „	23 „
	—	18 h.	1 „	16 „	30 „	6 „	19 „	3 „	18 „	23 „
CONSTANTZA	6 h.	—	2 „	17 „	1/V	7 „	20 „	4 „	19 „	24 „
	—	12 h.	4 „	19 „	3 „	9 „	22 „	6 „	21 „	26 „
ISTANBUL	14 h.	—	5 „	20 „	4 „	10 „	23 „	7 „	22 „	27 „
	—	20 h.	5 „	20 „	4 „	10 „	23 „	7 „	22 „	27 „
HAIFA	6 h.	—	10 „	24 „	8 „	15 „	28 „	11 „	26 „	2/VII
	—	18 h.	11 „	26 „	10 „	16 „	29 „	13 „	28 „	3 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	12 „	27 „	11 „	17 „	30 „	14 „	29 „	4 „
	—	20 h.	12 „	27 „	11 „	17 „	30 „	14 „	29 „	4 „
BEYROUTH	6 h.	—	13 „	28 „	12 „	18 „	31 „	15 „	30 „	5 „
	—	17 h.	14 „	29 „	13 „	19 „	1/VI	16 „	1/VII	6 „
IAFFA	6 h.	—	15 „	30 „	14 „	20 „	2 „	17 „	2 „	7 „
	—	18 h.	17 „	2/V	16 „	22 „	4 „	19 „	4 „	9 „
PORT-SAID	11 h.	—	18 „	3 „	17 „	23 „	5 „	20 „	5 „	10 „
	—	12 h.	19 „	4 „	18 „	24 „	6 „	21 „	6 „	11 „
ALEXANDRIE *)	8 h.	—	20 „	5 „	19 „	25 „	7 „	22 „	7 „	12 „
	—	14 h.	21 „	6 „	20 „	26 „	8 „	23 „	8 „	13 „
IZMIR (fac.)	9 h.	—	24 „	9 „	23 „	29 „	11 „	26 „	11 „	16 „
	—	20 h.	24 „	9 „	23 „	29 „	11 „	26 „	11 „	16 „
ISTANBUL	6 h.	—	26 „	11 „	25 „	31 „	13 „	28 „	13 „	18 „
	—	14 h.	26 „	11 „	25 „	31 „	13 „	28 „	13 „	18 „
CONSTANTZA	15 h.	—	27 „	12 „	26 „	1/VI	14 „	29 „	14 „	19 „
	—	20 h.	29 „	13 „	27 „	3 „	16 „	30 „	15 „	21 „
SOULINA	7 h.	—	30 „	14 „	28 „	4 „	17 «	1/VII	16 „	22 „
	—	8 h.	30 „	14 „	28 „	4 „	17 „	1 „	16 „	22 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	30 „	14 „	28 „	4 „	17 „	1 „	16 „	22 „

*) Escala la Alexandria este facultativă pentru vapoarele „Ardeal" şi „Suceava".

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor aveu loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMÂNIA	DACIA)	ROMÂNIA	(DACIA)	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	April. 25 „	Mai 2 „	Mai 9 „	Mai 16 „	Mai 23 „	Mai 30 „	Iunie 6 „	Iunie 13 „	Iunie 20 „	Iunie 27 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	26 „	4 „	10 „	18 „	24 „	1 Iunie	7 „	15 „	21 „	29 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	27 „	5 „	11 „	19 „	25 „	2 „	8 „	16 „	22 „	30 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
	Plec.	—	» » 11	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	1 Mai	—	15 „	—	29 „	—	12 „	—	26 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	4 „	13 „	18 „	27 „	2 Iulie
	Plec.	„ » 17	„ » 17	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	4 „	13 „	18 „	27 „	2 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	8 „	—	22 „	—	5 „	—	19 »	—	3 „
	Plec.	„ „ 24	—	—	8 „	—	22 „	—	5 „	—	19 »	—	3 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 6	—	—	9 „	—	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 „
	Plec.	» „ 11	—	—	9 „	—	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 „
PIREU	Sos.	Luni » 10	Luni » 7	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Iunie	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „
	Plec.	„ » 15	» » 15	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 12	M-ţi » 17	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „
	Plec.	M-ri » 14	M-ri » 14	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Iulie	8 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cre.

INFORMAŢII

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt: posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Iştanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni.

U.I.C.M.B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

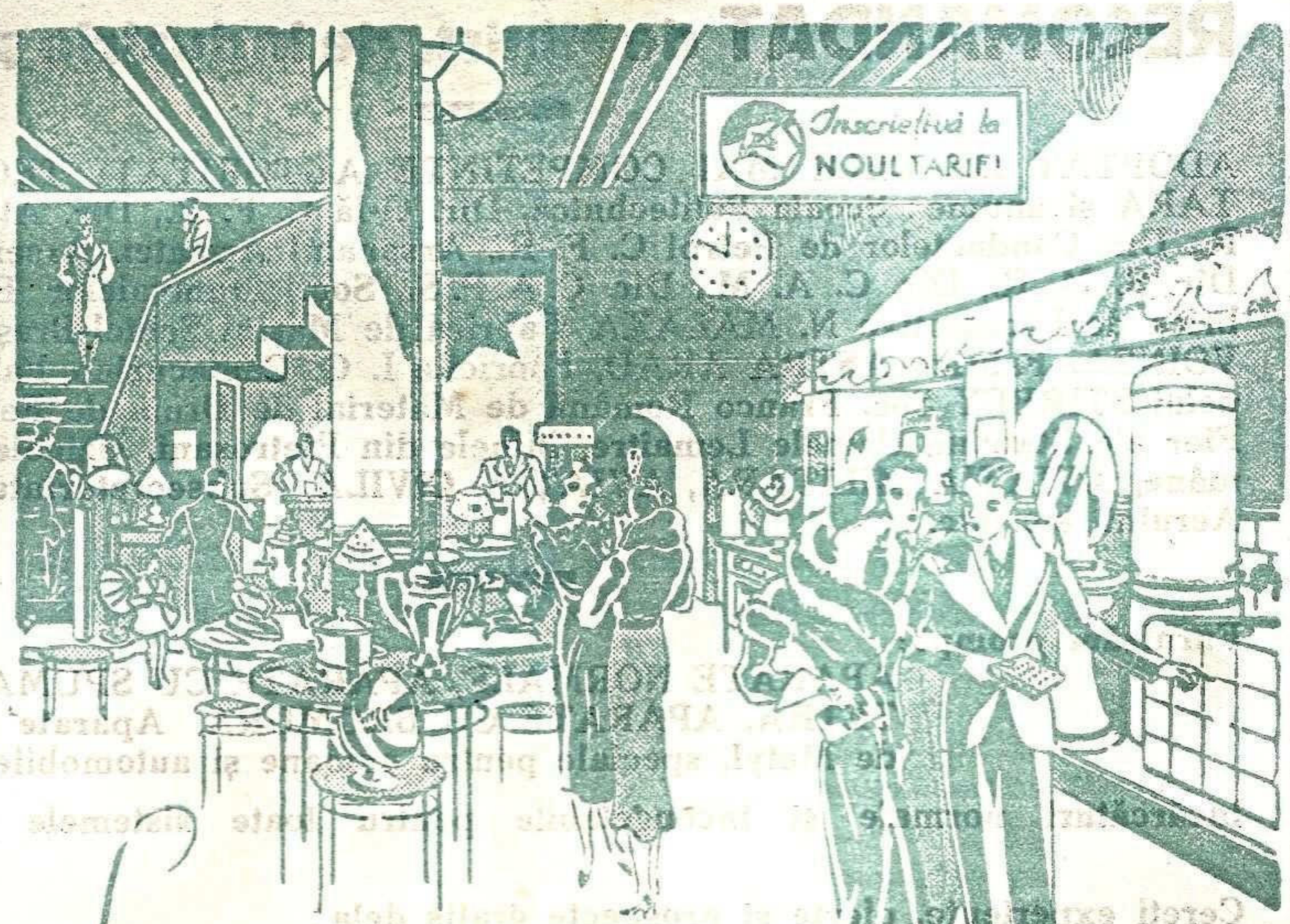
Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau închiriere (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC



Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

MARINEI ROMÂNE
BIBLIOTECA
CONSTANŢA

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

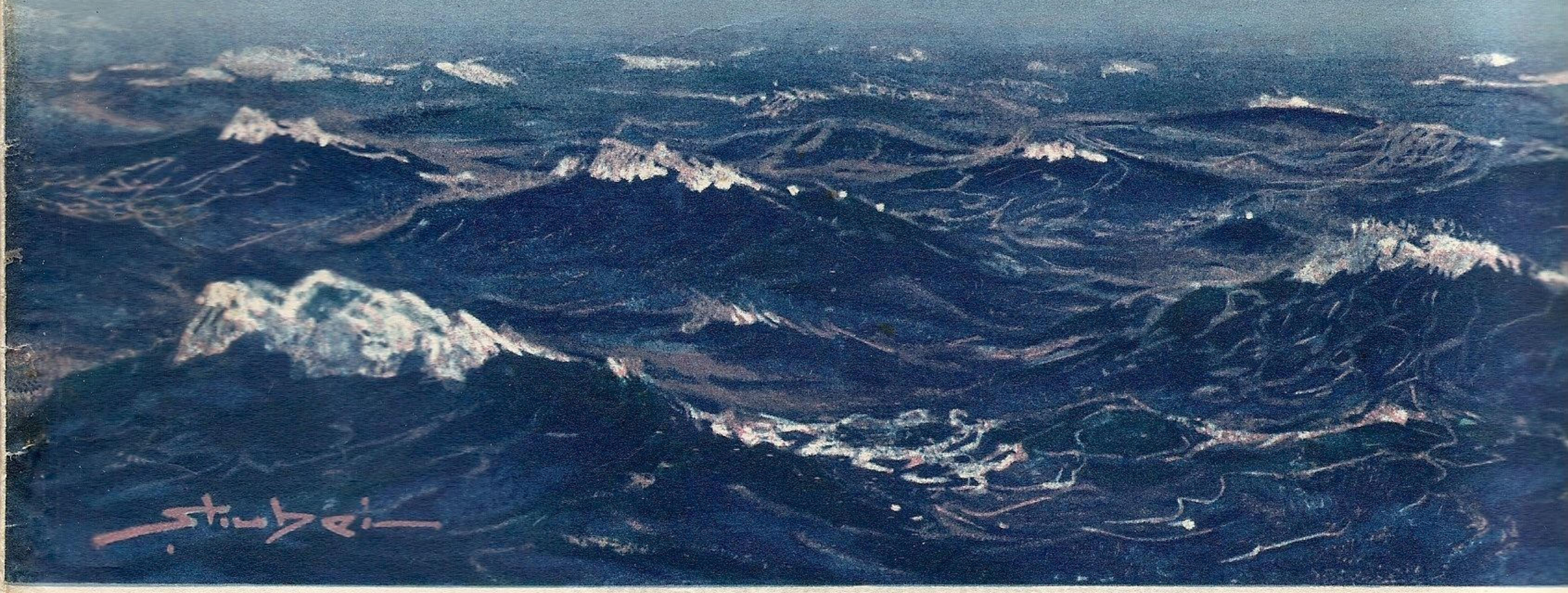
INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 5.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE ȘI EDITURĂ „MARVAN“ S. A. R., BUCUREȘTI

Prețul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 5
MAI 1936
ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştirì şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Lt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Submarinul „Delfinul" . . . . . *

Reinarmarea strâmtorilor . . . . . *Cpt. Anfonescu*

Comunicaţiile maritime în Marea Neagră . *de Cpt. E. Săvulescu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
de *Lt. Virgil Ionescu*

Victor Vlad Delamarina . . . . . *A. M.*

Un Yact Românesc . . . . . *Ing. N. Iliescu-Brânceni*

Informaţii—Noutăţi—Recenzii

Iniţiere marinărească . . . . . *E. O.*

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii Lei 800
Pentru şcoli, cazărmi . . . . . „ 400
Pentru particulari . . . . . „ 300
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării „ 150
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compţul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R. : 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D. : 25% individual şi 50% „ „
N. F. R. : 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %

PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETARI Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59,* boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESOU-BERECHET *Str, Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

„PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10 %
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caleaei Victori No. 81,* 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere
POSTAVARIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS. Str. C. A. Roseti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artisttcă.

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

CINEMATOGRAFE

Intrerea cu *Bilete Permanente,* eliberate de sediul L. N. R.
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană
AIDA — Cal. Rahovei „ 10 „ „
Intrarea în baza carnetului de membru L. N. R. prezentat la Cassă
BIZANTIN — B-dul Elisabeta lei 10 de persoană
FORUM — Piaţa Palatului „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberat dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — Calea Victoriei „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari,* articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan ce Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101* : 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42,* reducere 5 %
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCÂ Str. Carol 26 15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coioniale, vopselărie, fierări.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.
Dr. I. URSAN Boli interne şt de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

PREDEAL

FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85, 10% reducere.
HOTEL PALACE reducera 20%

Membrii trebue să prezinte carnetele vizate pe 1936. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D.“

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1936

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos.	7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl.	6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos.	4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl.	2.00	„
„	22.50	„	ISSACCEA	„	24.00	„
„	1.00	„	TULCEA	„	21.30	„
„	4.00	„	ISMAIL	„	18.30	„
„	7.00	„	KILIA NOUĂ . . .	„	14.30	„
„	8.30	sos.	VÂLCOV	„	11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13, 30 şi sosește la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosește în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosește în Bucureşti la ora 13,25. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Obligaţiile

ori cărui membru al L. N. R.:

A plăti cotizaţia la timp, așa cum primește și revista
A infiltra şi altora dragostea pentru mare,
A mai aduce cel puţin un nou membru pe an, completând buletinul de mai jos.

BULETIN DE ADESIUNE

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ (STR. EUGENIU CARADA No. 7)

Numele ş Pronumele .....

profesunea .....

adresa { *str.* ..... / *localitatea* ..... }

Cotzaţa

Semnătura, ...

Propunător,

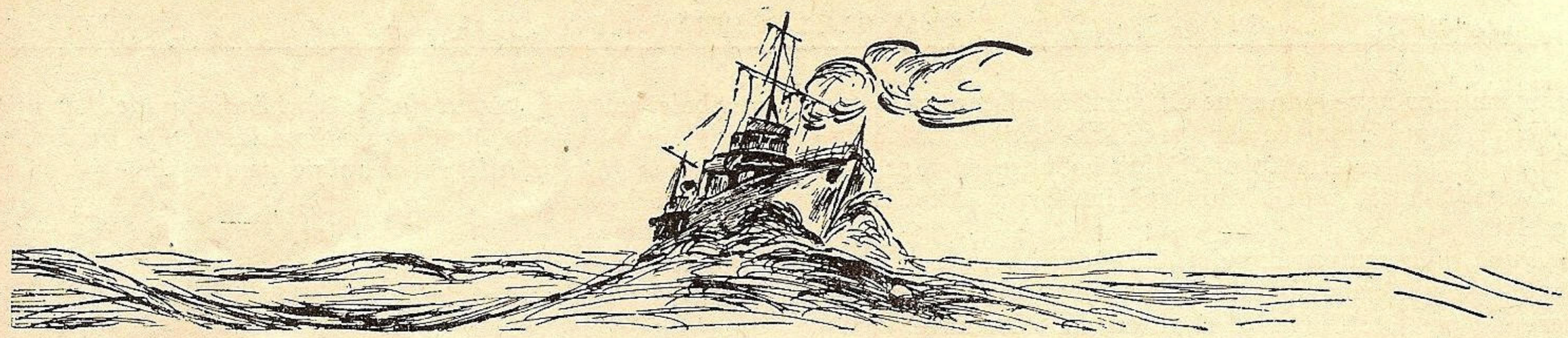
COTIZAŢIA ANUALA

280 lei membrii majori
140 lei membrii minori
240 lei ofiţerii
120 lei sub-ofiţerii şi maeştrii

Fiecare membru primeşte
G R A T U I T
revista „*Marea Noastră*“ şi se bucură de avantajele din prima pagină

Soţia şi copii membrilor plătesc numai o cotizaţie de
120 lei majori
60 lei minorii
fără a mai primi revista

La centrală şi filialele L.N.R. se găsesc
Carnete de membrii . . . . 20 Lei
Insigne . . . . . 60 „
Flamura L. N. R. . . . . 120 „



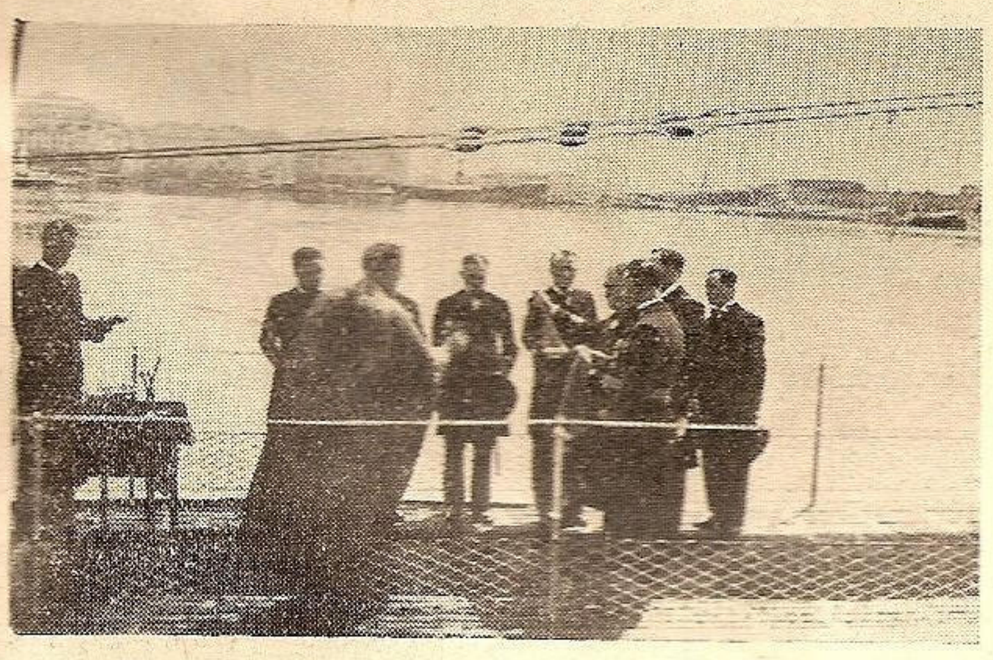
SUBMARINUL „DELFINUL“

In ziua de 9 Mai 1936, la Fiume în Italia a avut loc solemnitatea ridicărei pavilionului românesc pe submarinul *Delfinul* [1]).

Din acea zi, prin urmare, această navă, atât de aşteptată şi despre care s'a vorbit atâta, a devenit proprietate indiscutabilă şi definitivă a Marinei Regale Române.

Se cunosc condiţiunile şi împrejurările în care s'a construit această navă ca şi cauzele ce au întârziat intrarea sa în posesia noastră, aşa că nu le mai repetăm. (Vezi No. 12. 1935 al revistei).

Această solemnitate, de o însemnătate atât de mare pentru Marina Regală Română, a avut loc în prezenţa autorităţilor militare şi civile italiene ale provinciei Quarnaro, oraşului, portului şi-al şantierului constructor, precum şi a ofiţerilor români ai comisiunei de recepţie ai navei şi ai N. M. S. „Constanţa".



D-l comandor Schmidt predă pavilionul naţional comandantului.

Această asistenţă a început a sosi dela 10 h. 30 m, aşteptând sosirea înaltului comisar al provinciei Quarnaro care are loc la bordul N. M. S. „Constanţa" la ora 10 h 55 m, în sunetele imnului regal italian şi a imnului fascist.

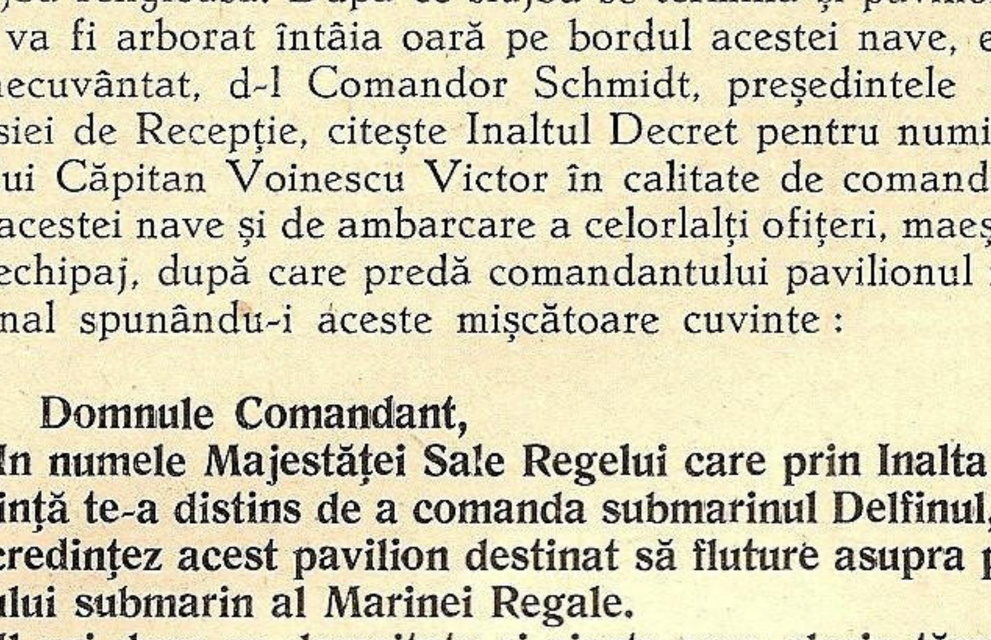
Acostat şi ancorat în babordul Navei Baze „Constanţa", submarinul Delfinul cu Stat Majorul, micul Stat Major şi echipajul, la front în bordul babord.

Clopotul bordului bate ora 11, şi la ultima lovitură de clopot al acestei ore, se începe pe bordul submarinului slujba religioasă. După ce slujba se termină şi pavilionul ce va fi arborat întâia oară pe bordul acestei nave, este binecuvântat, d-l Comandor Schmidt, preşedintele comisiei de Recepţie, citeşte Inaltul Decret pentru numirea d-lui Căpitan Voinescu Victor în calitate de comandant al acestei nave şi de ambarcare a celorlalţi ofiţeri, maeştrii şi echipaj, după care predă comandantului pavilionul naţional spunându-i aceste mişcătoare cuvinte :

Domnule Comandant,

In numele Majestăţei Sale Regelui care prin Inalta Sa voinţă te-a distins de a comanda submarinul Delfinul, îţi încredinţez acest pavilion destinat să fluture asupra primului submarin al Marinei Regale.

Il vei duce cu demnitate şi cinste spre gloria ţărei şi



Şeful de echipaj, în sunetul Imnului Regal ridică pavilionul.

neamului românesc şi când va suna ceasul sacrificiului suprem îl vei apăra până la ultima picătură de sânge.

Comandantul primeşte cu emoţie acest sfânt simbol, răspunzând :

Domnule Comandor,

Adânc mişcaţi de deosebita cinste ce ni s'a făcut, echipajul primului submarin românesc asigură prin mine că-şi va îndeplini datoria cu cinste şi onoare.

Indreptându-ne gândul depe acest mic colţ de ţară spre Patria noastră strigăm ca un semn de complect devotament şi credinţă „Trăiască România, Trăiască Majestatea Sa Regele Carol al II-lea, Trăiască Familia Regală".

Este ora exactă 11,15, şi la aceste ultime cuvinte ale comandantului, în uralele ofiţerilor, maeştrilor şi echipa-

---

[1]) Caracteristicele navei sunt : lungime 68.52 m., lăţime maximă 6 m., pescaj 3.6 m., deplasament la suprafaţă circa 600 tone şi în imersiunea circa 800 tone, 2 motoare Diesel de 1600 H. P., care îi asigură o viteză de 14,3 noduri. In imersiune, motoarele electrice asigură 9,5 noduri. Ca armament are 1 tun de 102 m/m şi o mitralieră 40 m/m., şi 6 tuburi lans torpile de 5,33 m.

jelor ambelor nave și în sunetele muzicei militare care intonează imnul regal român, șeful de echipaj ridică la pupa culorile românești cari fâlfâie mândre în vânt.

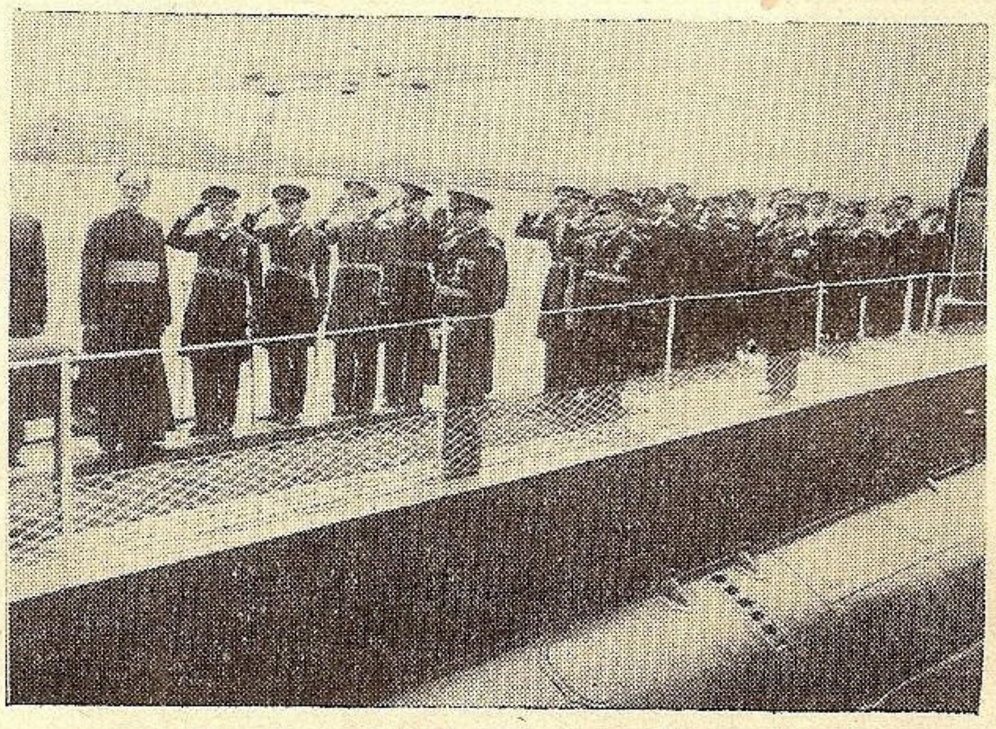
Aceeași muzică apoi, intonează imnul regal italian și fascist.

După ridicarea pavilionului, la bordul N. M. S. Constanța, pe puntea ambarcațiunilor are loc o recepție la care iau parte toți invitații și ofițerii ambelor nave.

La șampanie, dl. Comandor Schmidt rostește următoarele cuvinte :

Excelență, Domnilor,

Sunt bucuros și mândru că simbolica ceremonie a prezentării pavilionului de războiu primului submarin din Marina Română are loc în apele italiene. Această circumstanță este pentru noi foarte semnificativă și considerațiunea că acest submarin, măreț instrument de războiu modern, este fructul muncii conducătorilor și maeștrilor italieni, ne inspiră a considera că încă pentru Delfinul norocul va fi analog cu al submarinelor surorei noastre latine.



Stat-Majorul și echipajul salută ridicarea pavilionului.

Componenții echipajului nostru vor fi stimulați de spiritul submariniștilor italieni și dacă evenimentele vor cere suprema probă vor demonstra de a ști să egaleze în bravură pe camarazii de arme cu care au în comun origina, sângele, preparațiunea sufletească, doctrina de războiu a acestei arme speciale : îndrăsneală, totdeauna curagioși, totdeauna gata pentru orice sacrificiu cerut de Patrie.

Dacă Marina noastră, până eri compusă din nave de suprafață și având astfel o formă particulară de întrebuințare războinică, astăzi capătă un aspect cu totul nou, o nouă putere și complectează eficacitatea sa, mărește posibilitățile sale, devine mai potrivită misiuni sale, la care au contribuit în acest scop industria Italiană.

Și cu această mândrie vom conduce submarinul din apele italiene în ale noastre din Marea Neagră, unde se va desfășura activitatea pentru complectarea antrenamentului, terminând pregătirea sa pentru a deveni un perfect instrument de războiu, o putere mai mare.

Mulțumesc Excelenței sale prefectului provinciei Quarnaro, primarului orașului Fiume și autorităților civile pentru ospitalitatea oferită în tot timpul șederei noastre. Această ospitalitate a fost într'adevăr cordială, afectuoasă și apreciată foarte mult de noi toți. Ea a dat probă încă odată că legăturile de sânge, tradiție, limbă care unesc ambele noastre popoare latine sunt indisolubile. Ca urmare, cu părere de rău ne pregătim a lăsa Italia, deoarece dese vor fi amintirile de nostalgie pentru zilele pe care le-am petrecut aci.

Mulțumesc tuturor autorităților, ofițerilor și personalului pe care Marina Italiană a voit a pune la dispoziția noastră pentru a ne ajuta în muncă și a o face cât mai puțin posibil grea.

In particular, suntem obligați față de d-l Amiral Maraghini care a pus la dispoziția noastră marea sa experiență, lunga practică și vastele sale cunoștinți în materie de submarine. Sfaturile D-sale au fost pentru noi prețioase și a ușurat mult împlinirea datoriei noastre făcându-ne să înfruntăm cu siguranță chestiuni, cari, pentru noi se prezentau nesigure și grele.

Indrept afară de aceasta, mulțumirea mea misiunei tehnice italiene care formată din ofițeri și personalul destul de experimentați în submarine, capabili din punct de vedere technic, ne-a ajutat cu folos în aceste teren pentru noi nou.

Exprim recunoștința mea conducătorilor și maeștrilor șantierului naval Quarnaro pentru activitatea desfășurată de ei spre a ne da un submarin pe cât posibil bun și adaptat scopului. In particular suntem îndatorați onorabilului Itti Bacci care actualmente îmbrăcând uniforma, îndeplinește datoria sa în Africa Orientală. El știa să desfășoare o activitate folositoare și inteligentă pentru care noi îi suntem cei mai recunoscători.

Ofițerii români și italieni la bordul navei baze „Constanța" după ridicarea pavilionului.

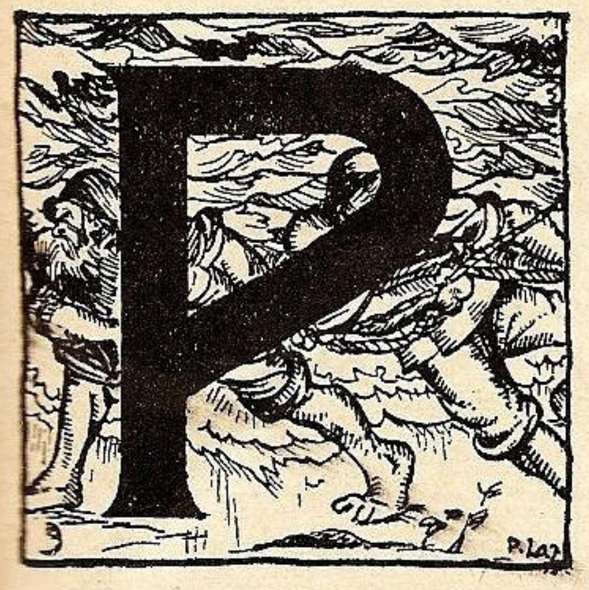
Mulțumim tuturor acelora cari au contribuit direct sau indirect la bună reușită a misiunii noastre ; îndrept un gând respectos Augustei persoane a Majestății Sale Regelui Italiei, Ducelui Fascismului și exprim urările mele cele mai calde pentru fericirea națiunei italiene și doresc marinei sale de războiu să fie pentru totdeauna puternică și glorioasă.

Ultimile vorbe sunt acoperite de imnul regal italian și fascist, după care prefectul răspunde :

Domnule Comandor, domnilor ofițeri,

Vă mulțumesc pentru frumoasele sentimente arătate pe care la rândul meu vi le adresez și în particular aduc mulțumirile mele comandantului și ofițerilor navei Constanța care au manifestat împărtășirea bucuriilor noastre pentru victoriile din Africa Orientală, dovedind prin aceasta legătura indestructibilă a latinității.

REINARMAREA STRÂMTORILOR



rin denumirea generică de *„Strâmtori"* se înțelege — conform tratatelor — regiunea limitată de eșirea de Nord a Bosforului și cea de Sud a Dardanelelor, cuprinzând strâmtoarea Bosfor, marea de Marmara și strâmtoarea Dardanele.

In referite la această regiune și în acest sens, se va întrebuința, mai jos, denumirea de *„Strâmtori"*.

I. CHESTIUNEA STRÂMTORILOR IN LUMINA ISTORIEI

Chestiunea Strâmtorilor unind marea Neagră cu marea Mediterană se pierde în negura vremurilor.

Lupta pentru preponderanța în M. Neagră și pentru a asigura stăpânirea strâmtorilor a adus multe conflicte între națiunile interesate. Se disting mai multe perioade :

1) Dela 1200—1452, asistăm la rivalitatea dintre Veneția și Genua pentru stăpânirea Bizanțului.

2). Dela 1453 — 1770 strâmtorile sunt în deplină stăpânire a Turcilor. Incercările de debarcare sub domnia lui Petru cel Mare și Caterina II, nu au putut schimba situația.

In 1770 flota rusă din Baltica ajunge în Mediterana, bate flota turcă la Cesme și încearcă forțarea Dardanelelor.

3). In perioada 1770 — 1840 începe să se manifeste interesul pentru strâmtori atât din partea Rusiei pentru a câștiga o eșire la mare liberă, cât și din partea Angliei și Franței pentru apărarea intereselor acestora în Orient.

In 1807 o escadră engleză vine în fața Constantinopolului.

In 1829 rușii se găsesc în regiunea S-E Adrianopol — la porțile Capitalei, cu 2 flote la ambele aripi ale armatei de operațiuni (în marea Neagră și Egee).

4) După 1841 principalele puteri europene înțelese contra Rusiei, stabilesc *„convenția strâmtorilor"*. Prin aceasta se oprea intrarea sau ieșirea oricărei flote de război prin strâmtori.

Tratatul dela Paris 1859, urmare războiului Crimei, întărește această convenție, iar chestiunea strâmtorilor capătă toată importanța.

Mai târziu vedem Rusia ca protectoare (?) a imperiului otoman, față de Kediv, obținând dela Poartă permisiunea să treacă cu flota prin strâmtori, fără a se permite acest lucru și altor puteri.

5) In 1877—1878 are loc o nouă încercare a rușilor de a se apropia de strâmtori, pe calea uscatului. *Congresul dela Berlin* menține mai departe principiile stabilite de tratatul dela Paris (1856). Acestea rămân în vigoare până la războiul mondial cu toate încercările făcute de Rusia în răsboiul ruso-japonez pentru a ieși cu flota — de Italieni în 1912 pentru a ataca Constantinopolul pe mare — de Bulgari în 1913 pentru a ataca pe uscat Constantinopolul.

6). In 1885 o comisie turco-germană a elaborat proectul de fortificarea și minarea strâmtorilor.

7) In războiul mondial, Convenția a fost călcată de Turcia permițând intrarea navelor de război germane și interzicând intrarea navelor aliate.

In anul 1915 puterile Înțelegerii recunosc Rusiei, dreptul de a se instala la Constantinopol și în strâmtori, pentru a asigura libertatea acestora, însă la 19 Mai Rusia renunță la această recunoaștere.

Doresc acestei noui arme românești, desvoltarea pe care a ajuns-o astăzi Marina Italiană. Respectos îndrept gândul meu către M. S. Regele Carol II-lea al României urându-i o glorioasă domnie pentru fericirea țărei.

Trăiască Regele Carol II-lea al României.

Muzica întonează imnul regal român, după care toți invitații iscălesc registrele istorice ale celor două nave, și solemnitatea care a constituit una din cele mai emoționante și înălțătoare zile ale Marinei Regale, ia sfârșit la 12 h.

Această solemnitate a fost relevată și de presa italiană, și iată ce spune, de exemplu, ziarul „La Vedeta d'Italia" din 10. V. 36 :

Ridicarea pavilionului pe submarinul Marinei Regale Române.

Anunțata ceremonie pentru ridicarea pavilionului pe submarinul Delfinul construit de șantierul Quarnaro pentru Marina Regală Română, s'a desfășurat eri dimineață în prezența autorităților și a unui numeros public. Malurile dealungul molului Ancona și în apropierea Căpităniei de port, erau înțesate.

Eleganta siluentă a submarinului se alătura dealungul unei frumoase unități a Marinei Române, deasemenea eșită din șantierele Fiume, nava bază Constanța, pe puntea căruia au luat loc invitații, printre care am remarcat pe excelența sa prefectul, primarul, vice secretarul federal reprezentantul provinciei, chestorul, numeroși ofițeri din armata noastră de uscat și de marină și direcțiunea șantierului Quarnaro cu inginerii constructori.

Pe puntea submarinului erau aranjați ofițerii și marinarii echipajului.

Binecuvântarea pavilionului a fost făcută de către preotul român după normele ritului ortodox și a fost urmată de o cuvântare patriotică a comandantului navei, care primind în păstrare drapelul a pronunțat un cald discurs de legământ și de urări pentru frumoasa unitate destinată a purta culorile românești în apele Mărei Negre.

Imediat după aceasta, în timp ce echipajul dădea onorul și toți cei prezenți salutau, pavilionul român a fost desfășurat și înălțat la pupa submarinului. Muzica garnizoanei a intonat imnul român urmat de marșul regal și Giovineza.

După frumoasa și sugestiva ceremonie s'a oferit invitaților răcoritoare în timpul cărora Comandantul Schmidt, șeful comisiunei românești de recepție a pronunțat cuvinte de mulțumire și omagiu autoritățile noastre.

A răspuns cu cordiale expresiuni ex. sa prefectul.

8) Prin armistițiu dela Mudros și tratatul dela Sevre, aliații hotărăsc „libertatea absolută" a strâmtorilor, în timp de pace și război, pentru vasele de război și comerț de orice naționalitate.

Tratatul prevedea o *zonă neutră* și o *comisie interaliată* pentru asigurarea libertății de trecere.

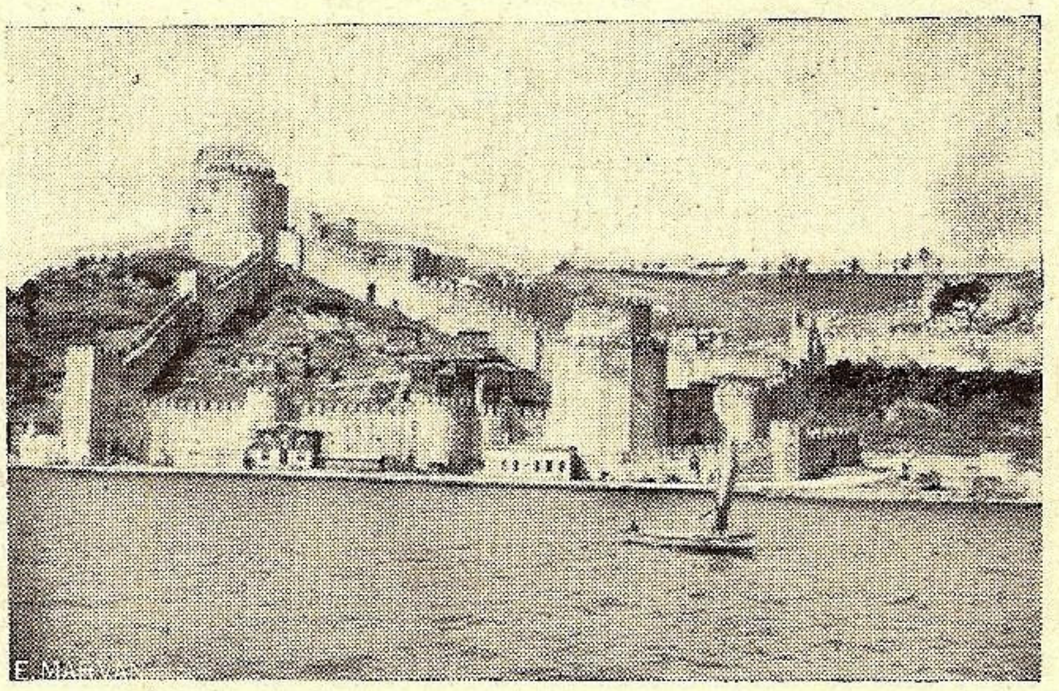
După conflictul Greco-Turc (1921), această zonă a fost oarecum redusă.

Turcia a propus în cele din urmă, pe baza unei sugestii dela Moscova, să se renunțe la Comisia strâmtorilor și să se institue o comisiune a riveranilor, cu participarea eventuală a Greciei și Italiei. Acestei comisiuni i-ar reveni grija și răspunderea apărărei strâmtorilor.

Lăsăm la aprecierea cititorilor avantajele și desavantajele acestei soluțiuni.

II. CARE ESTE ULTIMUL REGIM AL ACESTOR STRÂMTORI ?

Prin art. 23 al tratatului dela Lausanne (24, VII, 1923), s'a recunoscut și declarat de puterile participante *principiul libertății de trecere și de navigație pe mare și în aer, în timp de pace ca și în timp de război în Strâmtori,* după cum se prevede în *Convenția Specială,* relativă la regimul acelor Strâmtori, semnată în aceiași zi.



Vedere din Bosfor.

Convenția privitoare la regiunea Strâmtorilor s'a încheiat între următoarele State : *Anglia, Franța, Italia, Japonia, Bulgaria, Grecia, România, Rusia, Jugoslavia* și *Turcia.*

Art. 1 al acestei convenții confirmă principiul, trecut în tratat, iar Art. 2, arată că trecerea și navigația vapoarelor și aeronavelor de comerț și bastimentelor și aeronavelor de război, vor fi regulate prin dispozițiunile unei anexe.

Anexa acestui articol cuprinde :

— *Reguli pentru trecerea vapoarelor* și aeronavelor de comerț, bastimentelor și aeronavelor de răsboiu în Strâmtori și anume :

1) — *Nave de comerț, nave spital, pescuit, etc., precum și aeronavele civile.*

a) *în timp de pace :*

Deplină libertate de trecere oricând, cu respectarea dispozițiunilor internaționale sanitare sau de navigație.

b) *In timp de război, Turcia neutră :*

In aceleași condițiuni.

c) *In timp de război, Turcia beligerantă :*

Libertate de navigație pentru vasele neutre și aeronavele civile neutre, dacă aceste mijloace nu ajută pe dușmanul Turciei. Aceasta are drept de vizită, putând aplica măsurile prevăzute de dreptul internațional, în această privință.

Turcia poate împiedica navele inamice de a se folosi de Strâmtori, fără a interzice libera navigație a neutrilor.

2). — *Nave de război și aeronave militare.*

a). *In timp de pace :*

Deplină libertate de trecere oricând și pentru toți, sub anumite rezerve referitoare la totalul forțelor. Astfel : Nici o putere străină nu poate trimite în Marea Neagră o forță navală, decât cel mult egală cu forța cea mai puternică a unei puteri riverane, în momentul trecerei, (nu se socotesc navele aflate în rezervă sau în arsenale, ci numai navele armate efectiv).

Totuși puterile își rezervă dreptul de a introduce la nevoe, în orice timp și în orice circumstanțe, o forță ce nu va trece de trei nave până la 10.000 tone fiecare.

Comisiunea Strâmtorilor, instituită pe baza art. 10 al acelei convenții, primește anual, la 1 Ianuarie și 1 Iulie, de la fiecare putere riverană lista navelor (armate, aflate în rezervă sau în arsenale) și a aeronavelor navale. Pe baza acestor comunicări, comisiunea informează apoi pe celelalte puteri asupra flotei celei mai tari.

b) *In timp de război, Turcia neutră :*

Deplină libertate, cu rezervele dela punctul 2 al. a. de mai sus, cu excepții în privința puterilor beligerante. Strâmtorile rămân libere ca și în timp de pace. Beligeranții nu se pot deda la acte de război (cu nave sau aeronave) în Strâmtori. In anumite cazuri se aplică acestor mijloace dispozițiunile Convențiunei XIII dela Haga din 1907.

c) *In timp de război, Turcia beligerantă :*

Deplină libertate de trecere pentru navele de război neutre, cu rezervele dela punctul 2 al. a.

Impiedicarea navelor inamice de a folosi Strâmtorile, nu trebue să stânjenească libera trecere pentru neutri.

Aeronavele neutre vor trece pe riscul lor. Sunt silite să aterizeze sau amerizeze în anumite zone, pentru a li se verifica proveniența.

3). — *Submarinele* puterilor în pace cu Turcia vor traversa Strâmtorile numai la suprafață.

Aeronavele civile și militare pot sbura deasupra fășii de teritoriu de 5 Km. de fiecare parte a Strâmtorilor propriu zise și pot ateriza sau ameriza în caz de pană.

4. — Se referă la *limitarea duratei de trecere.*

5. — Se referă la șederea în *porturile Strâmtorilor* și *ale Mării Negre,* Turcia și țările riverane putând face regulamentele respective.

In concluzie, regimul Strâmtorilor constă :

— Pentru *navele de comerț,* libertate absolută de trecere (pace sau război), Turcia fiind neutră. Numai pentru navele neutre, dacă Turcia e beligerantă, în care caz are drept de vizită pentru a constata dacă nu lucrează pentru inamic.

— Pentru *navele de război* libertate de trecere (pace sau război) Turcia fiind neutră, cu rezerve relative la totalul forțelor. Dacă Turcia e beligerantă, navele neutre pot beneficia mai departe de această libertate.

Convenția mai prevede o serie de măsuri aplicabile Strâmtorilor (mare și țărmuri) și unor insule din regiunea Strâmtorilor sau vecinătatea lor. Astfel :

1. — Art. 4, se referă la demilitarizarea :

a) ambelor țărmuri ale Strâmtorilor propriu zise pe o adâncime variind între 15 — 20 Km.

b) tuturor insulelor din marea Marmara, afară de insula Emir Ali Adasi.

c) insulelor din marea Egee : Samotrace, Lemnos, Tenedos și insulele Iepurilor.

2. — Art. 6. Cu excepția Constantinopol și împrejurimile lui cu insula Prinkipo — unde Art. 8 prevede permisiunea de a se menține garnizoana necesară, cum și arsenalul cu baza navală — în zonele demilitarizate și insulele citate nu trebue să se găsească nici o fortificație, instalație permanentă de artilerie, instrumente de acțiune submarină — afară de submarine — nici o bază navală sau instalație pentru aeronautică.

Flota poate staționa în apele teritoriale ale zonelor demilitarizate, deasemenea flota greacă în apele teritoriale ale insulelor grecești demilitarizate (Samotrace și Lemnos), fără însă a putea utiliza aceste insule ca baze de operațiuni contra Turciei.

Aviația turcă poate supraveghea suprafața și fundul mării în regiunea Strâmtorilor.

3. — Art. 7 se referă la demilitarizarea Mărei Marmara.

4. — Conform art. 10 s'a instituit la Constantinopol o comisiune internațională (Comisiunea Strâmtorilor), compusă (Art. 12) din reprezentanții statelor semnatare sub președinția delegatului Turciei și lucrând sub auspiciile Societăți Națiunilor, căreia îi adresează în fiecare an un raport asupra activității sale, dând și informațiuni asupra mișcărei comerciale și navigațiunei prin Strâmtori (Art. 15).

5. — Comisiunea poate face regulamente pentru executarea misiunei sale (Art. 16).

6. — Art. 18 prevede textual : „Doritoare ca demilitarizarea Strâmtorilor și a zonelor învecinate să nu devină, din punct de vedere militar, o cauză de pericol nejustificat pentru Turcia și ca acte de răsboiu să nu pună în pericol libertatea Strâmtorlor sau siguranța zonelor demilitarizate, Inaltele părți contractante convin asupra următoarelor dispozițiuni :

„Dacă vreo violare a dispozițiunilor asupra libertății de trecere, vreun atac neașteptat, vreun act de războiu sau amenințare de războiu ar pune în pericol libertatea navigațiunii în Strâmtori sau siguranța zonelor demilitarizate, Inaltele Părți contractante, și în *toate cazurile Franța, Marea Britanie, Italia și Japonia, le vor împiedica împreună, prin toate mijloacele pe cari Consiliul Societății Națiunilor le va hotărâ în acest scop.*

„De îndată ce actele cari vor motiva acțiunea, prevăzută prin aliniatul care precede, vor înceta, statutul Strâmtorilor, astfel după cum este regulat prin dispozițiunile Convenției de față, va fi *din nou strict aplicat.*

„Prezenta dispoziție, care constitue o parte integrantă din cele care se referă la demilitarizarea și libertatea Strâmtorilor, nu știrbește drepturile și obligațiunile pe cari Inaltele Părți contractante le pot avea în virtutea Pactului Societății Națiunilor.

Cu ocazia încheerii convenției se găsiau față în față două concepții :

1. — Concepția Rusiei Sovietice — identică cu aceia a Rusiei Țariste — *închiderea Strâmtorilor.*

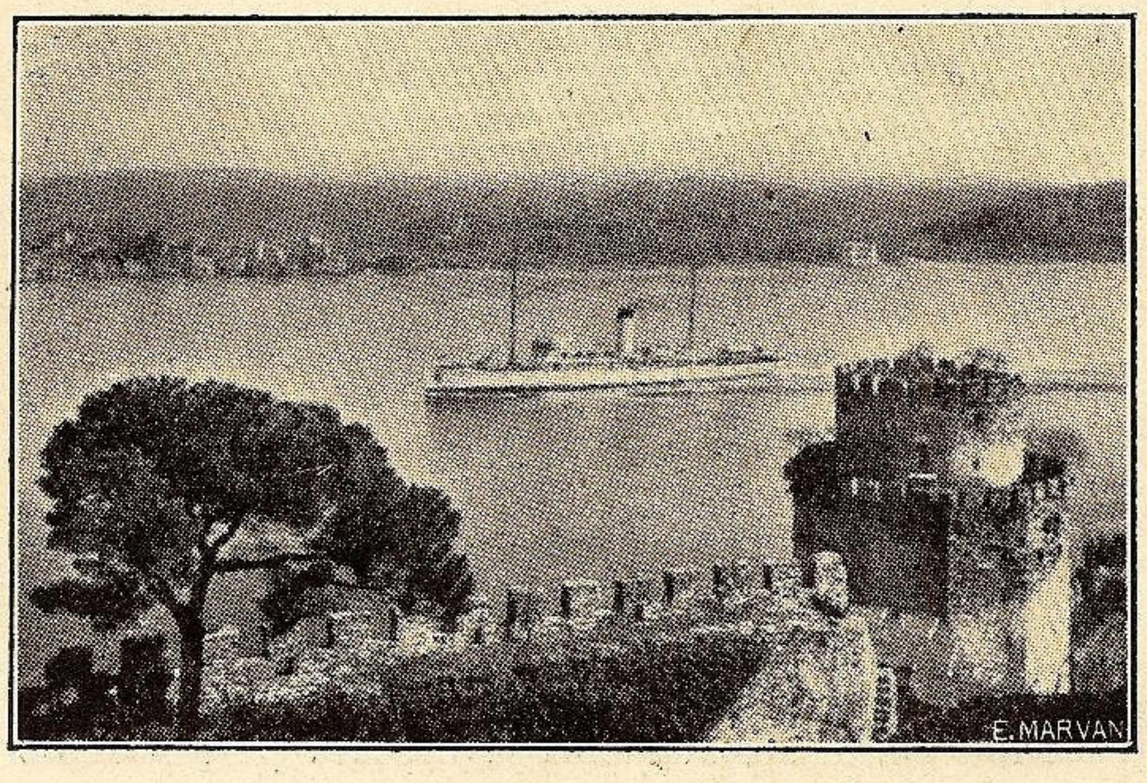
2. — Concepția intereselor generale : *libertatea Strâmtorilor.*

Prima reprezenta o concepție egoistă și limitată, urmărind transformarea mării Negre în o mare închisă, cea de a doua era largă și obștească, permițând puterilor cu forțe inferioare să complecteze deficitul în forțe prin mijlocul alianțelor.

Convenția a fost ratificată de toate puterile semnatare, fără de Rusia și acest fapt constitue un punct de reținut.

Dacă se compară regimul Strâmtorilor astfel stabilit, cu acel urmărind închiderea lor, este neîndoios că sistemul libertății de trecere îngreunează foarte mult situația strategică a Rusiei. Această îngreunare este încă sporită în ipoteza unei situații de inferioritate a forțelor navele ale Uniunei Sovietice ca număr, calitate și pregătire. Concepția Rusiei țariste, vizând *libertatea* strâmtorilor în profitul ei, nu constituia un sistem de *libertate,* ci desigur un sistem de *poartă închisă* pentru oricine nu era de partea Rusiei.

Deși convenția a constituit prima *încercare serioasă* de a se garanta în timp de pace și războiu libertatea Strâmtorilor, deși regimul stabilit reprezenta față de trecut un important progres, totuși ea era însă *defectuoasă.*



Vedere din Bosfor.

In special, trebue insistat asupra defectuozităților art. 18. Acestea sunt :

— Impreciziunea textului privitor la procedura consiliului Soc. Națiunilor în caz, fie de violarea regulilor libertății de trecere, fie de atac brusc, fie de fapte de răsboiu sau numai de amenințări.

— Regula unanimității în privința luărei de deciziuni, putând stânjeni orice măsuri ar fi trebuit luate.

— Mecanismul greoi al convocărilor și luărei de măsuri.

— Neindicarea precisă a mijloacelor de întrebuințat pentru executarea misiunei puterilor garante.

— Fragilitatea sistemului garant. *Forța,* pusă în serviciul apărărei *principiilor de drept, trecute în convenție,* trebue să fie asigurată de puterile contractante și *în orice caz* de primele patru națiuni semnatare, potrivit hotărârilor Consiliului Ligei.

Ce a rămas însă astăzi din acest sistem de garanții ? *Japonia* s'a retras din Liga Națiunilor, pe motivele cunoscute, concentrându-se, tot mai mult, asupra chestiunilor din Pacific și Extremul Orient.

Italia, în conflict cu Societatea Națiunilor și nu departe de o eventuală retragere din ea, se găsește în tensiune serioasă cu Anglia (cealaltă putere garantă) și sub sancțiunile celorlalte puteri.

Pe măsură ce timpul a trecut *defectuozitatea,* s'a afirmat și mai mult, îndemnând Turcia să ia — ceva mai înainte — o serie de măsuri militare, în afara zonei demilitarizate, care să-i permită o intervenție în *Strâmtori,* iar, acum în urmă, să ceară — bazată pe argumente puternice și în momente prielnice pentru ea — *înlocuirea actualului regim* cu un altul, prin care să aibă *dreptul a remilitariza Strâmtorile* pentru a-și apăra teritoriul în punctul cel mai vulnerabil.

De această *cerere a Turciei* ne vom ocupa în cele ce urmează :

III. NOTA TURCIEI RELATIVĂ LA REMILITARIZAREA STRÂMTORILOR

In câteva din consiliile sau conferințele internaționale, delegatul Turciei ridicase această chestiune. Ea a fost pusă din nou — destul de tangențial — în sânul Soc. Națiunilor, întrunită după denunțarea tratatului dela Locarno. Evident că nu cu acea ocazie se putea discuta chestiunea.

La 11 Aprilie, printr'o notă oficială adresată statelor semnatare și Secretariatului Nigii Națiunilor, Turcia a *ridicat* formal chestiunea Strâmtorilor, după ce în prealabil se asigurase de sprijinul Rusiei și — se pare — chiar al Angliei. Pare aproape sigur că una din aceste două Puteri, dacă nu chiar amândouă ar fi îndemnat Turcia să facă acest demers.

Interese importante ale acestor două țări, legate de situația lor actuală lasă să se creadă că aceste îndemnuri s'ar fi putut produce.

1. MOTIVAREA NOTEI ȘI CERERILE TURCIEI ASUPRA STRÂMTORILOR

Motivele demersului turc se bazează pe următoarele considerațiuni :

— In 1923, când a consimțit să semneze convenția de la Lausanne, referitoare la libera trecere și la demilitarizarea Strâmtorilor, situația politică și militară a Europei era complect diferită de cea de azi.

Atunci se tindea către o dezarmare generală, toată organizarea politică a continentului fiind făcută pe baza principiilor, neschimbate, ale *Dreptului,* consacrate în angajamentele internaționale. *Forțele* terestre, aeriene și navale, erau mai puțin de temut, având tendința de diminuare.

De atunci, zice nota, în marea Neagră s'a stabilit un *regim de înțelegere* în timp ce în Mediterana se vedea *incertitudinea.*

Astăzi situația este inversată, *Forța,* în domeniul aerian — în special — crește vertiginos, iar fortificările continentale și insulare sunt în plin progres.

Singura garanție dată de art. 18 pentru securitatea Strâmtorilor a dispărut, tocmai în timpul când se afirmă pericolul unei conflagrații generale. Și, în această împrejurare, Turcia se găsește expusă, prin punctul cel mai vulnerabil, celor mai grave pericole.

Astfel s'a constatat cu ocazia crizelor politice actuale, că mecanismul garanției colective se declanșează cu foarte multă încetineală. O decisiune luată cu așa întârziere, poate face iluzorii efectele oricărei acțiuni internaționale. In această nesiguranță, nota arată că Turcia nu poate să rămână.

Nota se închee cu constatarea că dispozițiunile art. 18 au devenit nesigure și inoperante și că în consecință nu pot asigura Turcia de un pericol exterior asupra teritoriului său.

Guvernul turc arată că este dispus :

— să primească un nou acord asupra Strâmtorilor, care *să-i dea complectă satisfacție ;*

— să asigure *cât mai larg* libertatea navigațiunei comerciale ;

— să nu ceară nici o altă garanție în locul celor devenite inoperante ;

— dorește să se reglementeze trecerea navelor de război, în legătură cu Societatea Națiunilor și cu pactele de neagresiune.

2. INTERESELE DIVERSELOR STATE ȘI ALE ROMÂNIEI

Este foarte probabil ca *Turcia* să-și fi asigurat din vreme asentimentul *Greciei* (aflată în sfera politică engleză în Mediterana) și a *Iugoslaviei,* cu interese relativ mai mici în Strâmtori, dar în termeni foarte buni cu Turcia ca Stat membru al Înțelegerii Balcanice.

Mai sunt direct interesați — ca riverani — *Bulgaria* și *România.* In situația actuală, ambele țări au interese ca Strâmtorile să fie libere.

Bulgaria a ridicat de pe acum ca o compensație chestiunea ieșirei la Marea Egee. Ea pretinde că acest lucru îi este deja acordat prin tratatele de pace și că nu a fost obținut până acum. Ea revendică o șerie la marea Egee, prin cedarea unei fâșii de teren, până la Dedeagaci (un fel de coridor) ; respinge însă propunerea de a tranzita, pe această cale, traficul ei comercial.

Din punct de vedere ale intereselor maritime, Strâmtorile reprezintă pentru noi *calea* spre marea liberă. Ele reprezintă desigur, în timp de pace, unica cale lesnicioasă cu exteriorul, iar la răsboiu legătura cu aliații noștrii.

DEPLINA LIBERTATE DE TRECERE ESTE DECI O NECESITATE DE VIAȚĂ PENTRU ROMÂNIA

E destul să ne aminitim cât ne-a costat, începând din toamna anului 1915, închiderea Strâmtorilor.

Inarmarea stânjenită atunci, transporturile au fost îndrumate pe calea de Nord — periclitată de submarinele germane — către Arhanghelsk, de unde cu trenul — prin Rusia — transporturile abia așteptate, sosiau atât de greu sau de multe ori chiar deloc.

Fiecare din celelalte țări au asigurate și alte ieșiri la Mare, directe sau indirecte. Se citează cazul Iugoslaviei, care pe baza unei convențiuni din 1929, are acces la marea Egee la Salonic.

Nouă ni s'ar putea oferi două lungi căi până la marea Mediterană : *una,* prin Bulgaria și Grecia, spre Salonic ; *alta* prin Iugoslavia, către Adriatica sau la Egee, prin Salonic.

Cine știe cari vor fi circumstanțele viitorului, acum când nici prezentul nu e sigur. Este însă cert că aceste căi de comunicațiuni ar funcționa cu greu pe teritoriul a două țări străine, din care una nu se prea prăpădește cu afecțiunea după noi.

Dacă mai adăogăm micul debit al căilor ferate pe dis-

tanță atât de lungă, în comparație cu acel al vapoarelor, vedem încă cât se îngreunează și această slabă și efemeră posibilitate.

Deci cu energică stăruință va trebui să se obțină toate asigurările că nu vom avea calea închisă, atunci când vom avea nevoe.

In afară de aceasta, *România* va trebui să combată față de cei interesați, orice idee revizionistă, făcută valabilă de aceștia prin comparație cu cererile de revizuire ale Turciei.

Dintre celelalte puteri semnatare, *Japonia,* nu mai face parte din Liga Națiunilor, iar interesele ei — afară de crearea și obținerea unor greutăți pentru Rusia — nu sunt de natură să se opună cererii Turciei.

Italia, cu tendințe vădite de a domina bazinul oriental al mărei Mediterane, are în marea Neagră interese comerciale apreciabile.

Situația mișcării maritime comerciale prin Strâmtori pe ultimii ani ne arată că, în această privință, Italia ține locul întâi.

Cum prin nota sa, Turcia, arată că se teme de situația turbure creiată de conflictul italo-abisinian și lasă să se înțeleagă posibile amenințări din bazele apropiate ale Dodecanezului, evident că Italia ar putea aprecia că nota este îndreptată contra sa.

Trecând fugitiv în revistă interesele diferitelor puteri în această veche chestiune a Strâmtorilor, să vedem acum cum a fost primită nota turcească în diferite țări și cari au fost răspunsurile date.

IV. RĂSPUNSURILE PRIMITE ȘI DIVERSE OPINII

Anglia apreciind favorabil atât procedarea — pe care a elogiat-o — cât și motivele ce au determinat demersul, declară că este de acord în privința începerii negocierilor Răspunsul său a fost făcut cunoscut foarte repede, indicând însă, că va trebui să consulte și Dominioanele.

Franța comunică, la 23 Aprilie, că adoptă principiul discuțiunilor pentru un nou acord.

Rusia Sovietică, în acord cu principiul — susținut în mod constant, dela 1922 încoace,— că în Strâmtori întreaga suveranitate a Turciei este o condiție a păcei și liniștei, socotește *naturală* dorința Turciei de a-și asigura securitatea teritoriului său prin modificarea regimului Strâmtorilor și declară că va participa la negocieri.

Bulgaria s'a declarat favorabilă începerii unor discuțiuni revizioniste în privința Strâmtorilor. Nu a uitat însă să atingă cu această ocazie dorința de a poseda o cale liberă și directă la Marea Egee.

Grecia, a răspuns în mod favorabil cererii Turciei. In legătură cu pretențiunile Bulgariei de a avea asigurat eșirea la Marea Egee prin intermediul unui coridor — ca cel dela Dantzig — și al unui port — în speță — Deadeagaci, toată presa greacă arată imposibilitatea unor discuții pe această temă, întrucât dacă era vorba de un debușeu teritorial acesta ar fi fost acordat de tratatul dela Neuilly. Arată că este vorba de un debușeu pur economic, soluție însă pe care Bulgaria a respins-o, câtă vreme putea îndrepta traficul comercial maritim prin Strâmtori

Aceiaș presă se arată satisfăcută de faptul că ziarele turcești constată că după remilitarizarea Strâmtorilor, Grecia ar putea deasemenea să fortifice insulele grecești Lemnos și Samotrace, înglobate în regimul Strâmtorilor (Art. 4). Deasemenea se lasă a se înțelege că Grecia ar voi — pentru motive de securitate națională — să fortifice și insulele Chios, Samos și Mitilene. Insistă însă că aceste măsuri nu s'ar lua contra aliatei sale Turcia și în consecință relațiile lor n'ar trebui să sufere nici o întunecare.

Iugoslavia, a dat deasemenea un răspuns favorabil.

Japonia, a comunicat că va lua parte la discuțiunile ce vor avea loc.

In cele din urmă a fost primit și răspunsul *Italiei,* prin care se comunică acceptarea de a participa la discuții, urmând ca punctul de vedere italian să fie făcut cunoscut atunci.

România a răspuns la *29 Aprilie,* arătând că întrucât Turcia nu a pus și nu va pune niciodată în discuție clauzele teritoriale ale tratatelor de pace privind România, că deci revizuirea regimului Strâmtorilor nu poate constitui un precedent în materie de *revizionism,* cum s'a încercat a se interpreta în unele țări cu tendințe revizioniste ; întrucât Turcia, n'a adoptat ca procedare acțiune unilaterală a faptelor împlinite și, date fiind motivele de securitate invocate de Turcia, relațiile de amiciție și alianță ce exista între cele două țări, cum și *sentimentele* de încredere, neîntunecate de nici o îndoială posibilă, consimte, în interesul *securității balcanice* și al menținerii păcii să înceapă negocierile prevăzute în nota turcă dela 11 Aprilie.

*

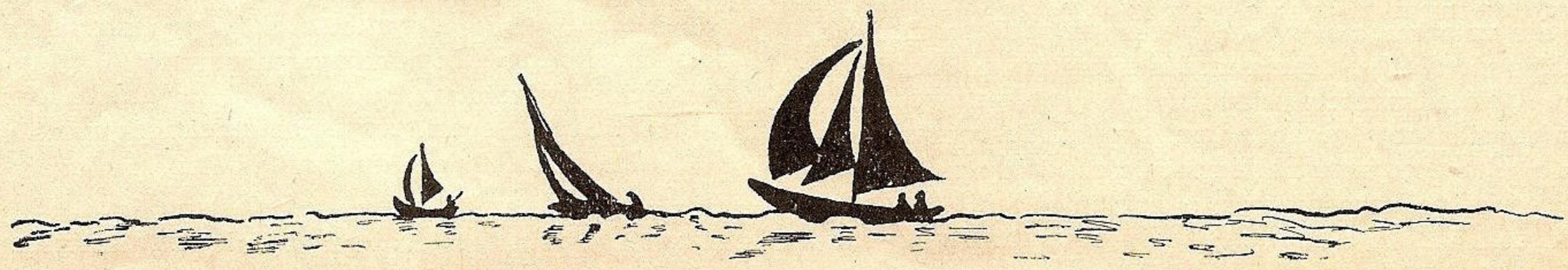
Se anunță că o sonferință ar urma să se convoace la Montreaux, către finele lunei Iunie, cu scopul de a discuta problema remilitarizării Strâmtorilor.

Date fiind vitalele interese ale României, pe cari le-am expus mai sus, suntem siguri că delegația română la conferință va ști să salvgardareze aceste interese pentru că altfel România va fi expusă înăbușirii oricâte alte garanții relative vor fi acordate.

Să încheiem cu o concluzie trasă cândva de d-l Prof. Dascovici :

„Libertatea de navigație asigurată de libertatea trecerii prin Strâmtori, asigură libertatea politică prin asigurarea libertății economice".

„Inchiderea Strâmtorilor, după cucerirea Constantinopolului de Mahomed II, a însemnat sărăcia, ruina și pierderea indèpendenței politice a Principatelor Române"



Comunicaţiile maritime în Marea Neagră

de Cpt. E. SAVULESCU

'a afirmat dese ori, că una din raţiunile de a fi ale Marinei române este protecţia comunicaţiilor maritime. Această afirmaţiune, care ni se pare fundamentală, are nevoe, pentru a putea fi înţeleasă, de oarecari lămuriri, care să-i explice sensul, dar mai ales să-i arate importanţa.

Prin comunicaţiuni maritime se înţelege în general un patrimoniu, a cărui importanţă depinde nu atât de valoarea intrinsecă a bunurilor pe care le cuprinde, cât mai ales *putinţa de a le folosi.*

Astfel, comunicaţiile maritime ale României sunt constituite atât din vasele care, sub pavilionul naţional, transportă avuţii cari vin sau pleacă din ţara noastră, cât şi toate mărfurile care, plecând din cele mai îndepărtate părţi ale globului, converg spre porturile româneşti. Aceste transporturi folosesc în mare parte calea mării şi constituesc ceea ce numim comunicaţiuni maritime. Se pune atunci întrebarea : ce s'ar întâmpla când acestea ne-ar lipsi-? Este deci cazul să analizăm mai de aproape această chestiune care ne va da un contur foarte aproximativ al importanţei acestor comunicaţiuni şi deci al nevoii pe care am avea-o de a le menţine atunci când ar fi ameninţate.

In primul rând, va trebui să facem o observaţiune ; cu totul altfel se vor prezenta lucrurile în timp de pace, când aceste comunicaţiuni nu au de satisfăcut decât traficul, ca să spunem astfel, *normal* şi alt caracter vor avea când ne vom afla în timp de răsboi iar comunicaţiunile vor fi oarecum *specialitate,* prin faptul că unele nevoi din viaţa normală a ţării dispar cu totul, iar altele cresc într'o proporţie considerabilă.

Să examinăm întâi valoarea acestor comunicaţiuni în timp de pace. Şi să luăm ca bază ulimul raport statistic al Ministerului Comunicaţiilor pe anul 1934. — Din acest raport vom constata că traficul total al porturilor româneşti, îndreptat spre ţările occidentului şi care trece prin strâmtorile Mării Negre, a fost de aproape şapte milioane tone numai în anul 1934. Aceasta reprezintă 70.000 vagoane de produse diferite, sau 10.000 de trenuri a 70 vagoane. Locurile de frunte sunt ocupate de Italia cu 1.355.000 tone. Anglia cu 1.152.000 tone şi Franţa cu 995.000 tone.

Numai traficul prin portul Constanţa a fost de peste cinci milioane de tone. Este drept că majoritatea acestui trafic este constituit din exportul de petrol, foarte puţin din cereale şi lemnărie, restul produse diferite. Importul este foarte redus în raport cu exportul, aproape a 20-a parte din valoarea exportului. Vedem deci că acest trafic maritim reprezintă o mare sursă de venituri a ţării noastre, unul din elementele principale ale propăşirii ei.

Am considerat până aci numai traficul de pace al ţării noastre. Dar acesta nu ne lămureşte câtuşi de puţin asupra situaţiei pe care ar avea-o comunicaţiunile noastre într'un conflict. In timp de războiu acest trafic, nu numai că schimbă de aspect, dar se modifică complectamente. Această transformare este datorită mai multor cauze pe care le vom enunţa pe scurt.

Astfel, multe din produsele de import dispar sau se suprimă. Acestea sunt toate elementele care nu sunt indispensabile vieţii naţiunii : articole de lux, de îmbrăcăminte, etc.

Importul altor materiale, se reduce în proporţii considerabile : acestea sunt materiale de construcţii, de transport, unelte agricole, materiale de echiparea industric. civile, etc.

Paralel cu această scădere a importului unora din materialele pentru care eram tributari străinătăţii, se observă însă o sporire considerabilă a altora : *materiale militare :* armament, muniţiuni, avioane, aparate de transmisiuni, echipament, etc. sau *materiale în legătură cu nevoile armatei :* materiale pentru complectarea echipării industriei de răsboi, materii prime necesare industriei de răsboi, o parte din materiile prime necesare industriei de echipament, de alimentaţie, etc. Această desvoltare a importului este mult mai mare decât scăderea semnalată la celelalte produse, astfel încât, din punct de vedere al valorii sale totale, importul ţării marchează o creştere considerabilă. Semnalăm că acest import cuprinde cele mai importante fabricate sau materii prime de răsboi, devenind astfel preţios nu numai prin cantitate ci şi prin calitatea lui.

La acestea trebue să mai adăogăm şi transportul pe mare al ajutoarelor ce vin ţării noastre, în specialişti militari şi industriali, formaţiuni sanitare aliate sau neutre, transporturi de trupe sau animale din ţările aliate. Vedem deci că curentul de afluire din timp de răsboi către porturile noastre, va avea o foarte mare desvoltare şi va influenţa considerabil posibilităţile de luptă ale naţiunii.

Această consideraţiune devine şi mai importantă dacă ţinem seamă că frontierele terestre ale ţării vor fi închise spre statele cu care vom fi în răsboi. Ceva mai mult; aliaţii vecini cu noi vor fi probabil interceptaţi pe frontierele lor terestre. Statele Micii Inţelegeri vor trebui să se ajute reciproc, fiind înconjurate, probabil, ca o insulă, de frontiere închise. Şi încă rămâne de asigurat legătura noastră cu Cehoslovacia, care este cea mai industrială din ţările Micii Inţelegeri şi de unde se vor alimenta şi România şi Jugoslavia. In cea mai probabilă dintre ipoteze, nu rămâne altă legătură cu exteriorul, pentru această grupare de state, decât U. R. S. S. şi Marea. Oricât de desvoltată ar fi industria sovietică, este probabil că aceasta va fi ocupată cu echiparea propriei ei armate, fie că această ţară ar fi în răsboi, fie că ar fi într'o neutralitate armată. Şi într'un caz şi în celălalt, aportul industrial al U. R. S. S. pentru Mica Inţelegere va fi foarte redus.

Urmează că ţările Micii Inţelegeri vor avea nevoie să aducă din Apus importante cantităţi de materiale de răsboi. Iar singurele comunicaţii cu exteriorul, pe unde se pot efectua aceste transporturi nu numai ale României, ci ale Micii Inţelegeri, vor fi comunicaţiile jugoslave prin Adriatica şi Italia şi comunicaţiile pe apă din marea Neagră.

Prima categorie este direct legată de atitudinea Italiei

în conflictul viitor. Dacă Italia nu este în aceiaşi tabără cu Mica Înţelegere, atât frontierele terestre jugoslave, cât şi Marea Adriatică vor fi complect închise. Dar chiar în cazul când Italia ar fi aliată cu Mica Înţelegere sau neutră, este probabil că toate eforturile adversarilor noştri vor fi pentru a tăia legătura dintre România şi Jugoslavia şi a izola astfel cele două ţări ale Micei Înţelegeri : Cehoslovacia şi România. Astfel încât, judecând numai după consideraţiuni industrialo-economice, ar rezulta că efortul strategic al inamicilor noştrii va fi îndreptat întâi la joncţiunea dintre Jugoslavia şi Romănia, dacă Italia este aliată cu Mica înţelegere, sau întâi la la joncţiunea dintre Cehoslovacia cu România, dacă Italia este ostilă acestei grupări de state. O a doua direcţiune de ofensivă ar fi prin Dobrogea, pentru a tăia legătura României cu marea şi deci a doua legătură a Micii Înţelegeri cu exteriorul, ameninţând tot odată cea din urmă şi cea mai slabă posibilitate de realimentare, legătura terestră prin U. R. S. S.

Vedem deci că posibilităţile de reaprovizionare din afară ale statelor Micii Înţelegeri, pe cale terestră, sunt puţine şi foarte ameninţate. Debutul lor va fi desigur redus, dacă nu va sista complect. *O singură resursă rămâne în picioare până la urmă : reaprovizionarea pe Marea Neagră, făcând legătura dintre strâmtori şi porturile româneşti şi — în ultimă instanţă — cele sovietice.*

Din consideraţiunile făcute, vedem considerabila importanţă pe care o au căile de comunicaţiuni maritime ale României. Nu mai este aici vorba de traficul normal — important şi el — dar cât de mărunt totuşi, al României din timp de pace ; e vorba de cea mai sigură şi probabilă cale de alimentare a trei state în timp de războiu, este poate vorba de existenţa însăşi a acestor trei state.

Asigurarea posesiunii acestor comunicaţiuni depăşeşte deci cu mult cadrul unei simple probleme de tactică navală, ea intră în patrimoniul politic şi trebue să fie o preocupare fundamentală a celor cari au răspunderea pregătirii de războiu a naţiunii.

La aceasta se mai adaogă încă şi exportul materiilor noastre prime : petrolul şi cerealele. Acest export va avea şi el o valoare foarte mare pentrucă se adresează unor produse de prima importanţă pentru viaţa naţiunilor aliate şi pentru continuarea războiului. Este de dorit ca acest export să aibe o valoare maximă, pentrucă numai astfel vom putea acoperi debitul contractat în acele ţări cu furniturile de războiu. Pentru a-l spori, vom căuta a ridica producţia agricolă şi exploatarea petroliferă a ţării. Dar la ce ne-ar folosi aceste produse când calea maritimă nu este liberă şi nu le putem transporta ?

Dacă luăm în consideraţie că România se află în primele rânduri printre ţările producătoare de petrol şi că este, prin situaţia sa geografică, a doua ţară producătoare de petrol pe continent, vedem câtă importanţă are posibilitatea exportului acestui produs, care, după cum am văzut din statistici, se face aproape exclusiv pe mare.

Este cunoscut lucru că se mai poate aduce petrol şi din America sau din oceanul Indian. Dar aceste surse sunt atât de depărtate încât transportul pe mare va fi foarte expus. Urmează că alimentarea continentului, din punct de vedere al combustibilului lichid, se va face în primul rând din U. R. S. S., România şi Mossul.

Dacă luăm în consideraţie acum cât de mare va fi cererea acestui produs, care nu va putea fi eludat dela nici unul din felurile de activitate militară : aviaţie, marină, căi ferate, transporturi motorizate, industrie, etc. ne dăm seama că debitul tuturor surselor la un loc va putea abia face faţă nevoilor.

Prin urmare, curentul de combustibil lichid, plecând din porturile Mării Negre spre Occident, va fi o arteră vitală a potenţialului de războiu a aliaţilor noştri. Sub această înfăţişare căile de comunicaţie maritime ale României, pe care le-am prezentat la început numai sub aspectul intereselor noastre, capătă o importanţă considerabilă pentru ţările din Occident care vor lupta alături de noi.

Iată deci ce sunt căile noastre de comunicaţie maritimă : artere vitale de import pentru România şi pentru Mica Înţelegere ; artere vitale de export atât pentru România cât şi pentru aliaţii ei din Occident.

*

Dacă ne-ar fi permis să judecăm puţin latura politico-militară a chestiunii securităţii acestor căi de comunicaţii maritime, am avea de făcut importante consideraţiuni.

Marea Neagră este un bazin închis, la care au acces patru state riverane. Trei din ele se află într'o situaţie de inferioritate faţă de al patrulea : Turcia, care stăpâneşte strâmtorile. Prin urmare, *cine vrea să beneficieze de calea maritimă, trebue să fie prieten cu stăpânii acestei porţi.*

Alt riveran din Marea Neagră — U. R. S. S. — este atât de puternic, încât va avea sigur superioritatea în acest bazin. Deci, în caz de ostilitate a republicei vecine, comunicaţiunile maritime ale coriveranilor vor fi atât de ameninţate, încât pot fi considerate în mod practic inexistente. Din fericire, orientarea actuală a politicii puternicului nostru vecin, s'a schimbat în ultimul timp şi securitatea căilor noastre de comunicaţii maritime nu mai este atât de grav ameninţată.

Dar alţi nori se arată la orizont. Vecinii noştri de peste Dunăre, Bulgarii, cari până azi nu manifestau nici o veleitate maritimă, au comandat în Germania două submarine. Nu ştim dacă aceste două nave constitue tot programul pe care şi-l propune Bulgaria, dar pare probabil că nu se vor opri aici. Această probabilitate se afirmă cu atât mai mult, dacă ţinem seama că aceste nave sunt construite în Germania, care îşi va trimite specialiştii să formeze personalul bulgar şi care vrea desigur să-şi creeze o sucursală în Marea Neagră, tocmai pentru a ameninţa comunicaţiile de care am vorbit până acum şi a căror importanţă nu a scăpat statului major german. Chiar dacă aceste submarine vor purta pavilionul bulgar şi nu crucea hitleristă, nu e mai puţin adevărat că ele sunt aduse aci pentru a servi scopurile militare ale naţional-socialismului.

Ştim ce armă primejdioasă este submarinul contra vaselor comerciale. Este îndeajuns de cunoscut rezultatul formidabil obţinut de submarinele germane în prima parte a războiului mondial, pentru ca să nu mai fie nevoe să insistăm aci. Se ştie iarăşi că, dacă războiul submarin nu a obţinut rezultatele care erau scontate, aceasta se datoreşte pe de-o parte faptului că i s'au pus restricţiuni de însuşi comandamentul german, iar pe de alta, puternicei reacţiuni a aliaţilor.

Este probabil că într'un viitor război, comandamentul german nu se va mai opri la jumătăţi de măsură, astfel încât statele care se vor găsi în războiu contra Germaniei sau aliaţilor acesteia, vor trebui să se aştepte la cele mai viguroase atacuri. Problema este deci mai grea decât în războiul trecut.

Dacă mai ținem seama de faptul că coasta bulgară comandă toate comunicațiunile maritime din Marea Neagră și în special pe ale României, constatăm că submarinele bulgare pot intercepta cu ușurință traficul românesc sau aliat din această mare.

A lăsa importantul trafic al țării noastre și al aliaților noștri prada acestor submarine, înseamnă să ne expunem în scurtă vreme la pierderi grave și la micșorarea considerabilă a debitului său. *Această stânjenire a căilor noastre de comunicații ar putea avea repercusiuni atât de însemnate asupra ansamblului operațiunilor încât nici nu trebue să ne gândim măcar că s'ar putea produce.*

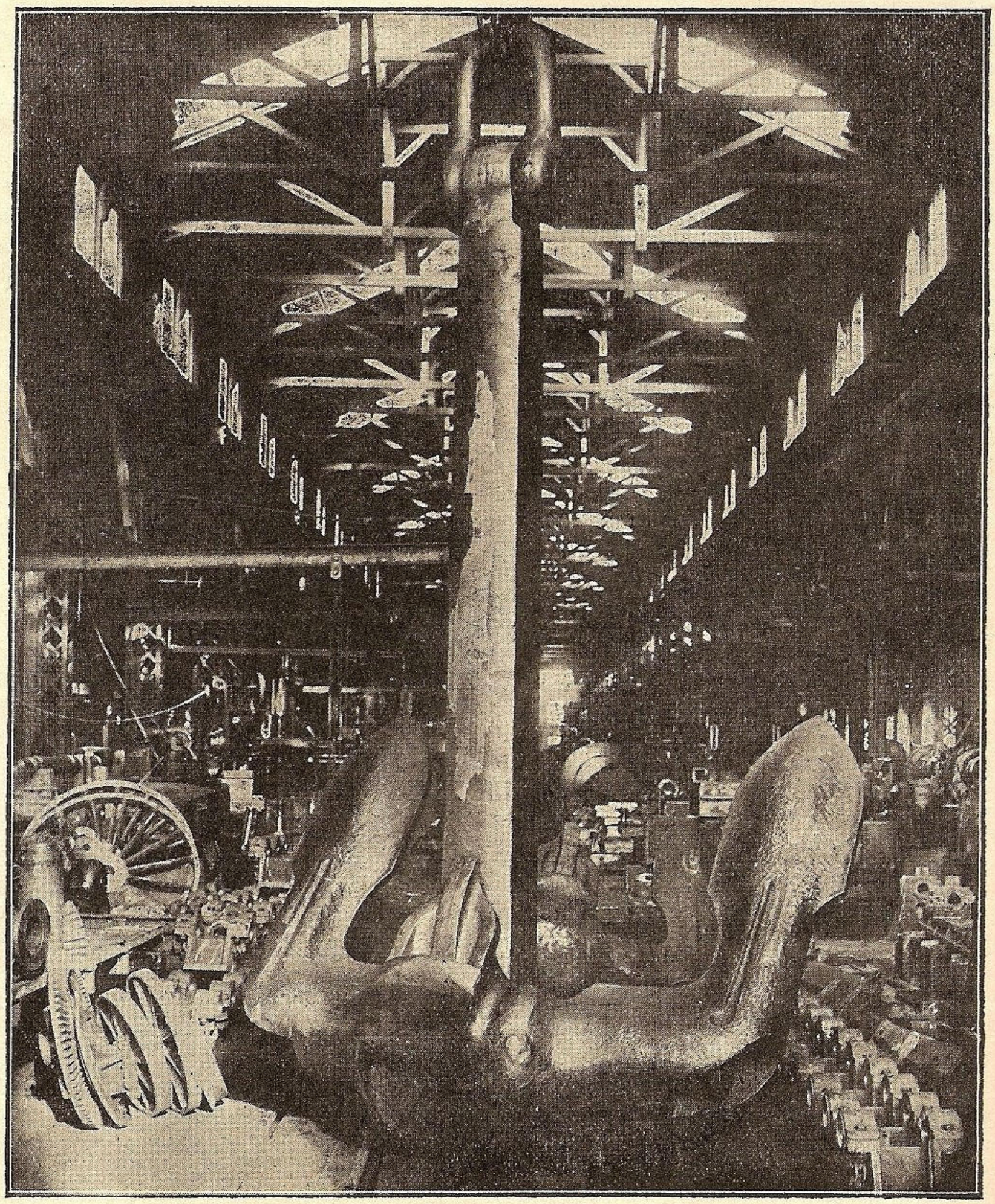
Cu orice sacrificii trebue să luăm măsurile care au asigurat aliaților victoria contra submarinelor germane în răsboiul trecut și care să garanteze securitatea transporturilor noastre pe mare. *La ofensiva de construcții a submarinelor bulgare, să răspundem cu contra ofensiva mijloacelor de apărare antisubmarină.* Pentru a profita de lecțiile trecutului să nu lăsăm evenimentele să ne surprindă ; să nu fim siliți a recurge — ca aliații în răsboiul mondial — la mijloace improvizate și târzii. Aceste măsuri vor fi cu atât mai simțite cu cât vor intra mai curând în funcțiune.

Marina Regală, credincioasă nobilei tradiții, moștenită din veacuri de glorie, va ști să întrebuințeze armele pe care țara i le va încredința și, fără să precupețească sacrificiile, va asigura căile de comunicații maritime ale României, aducând astfel o contribuție fundamentală la dobândirea victoriei.

Pentru aceasta însă, trebue să i se dea armele de care are nevoe și cât mai curând.

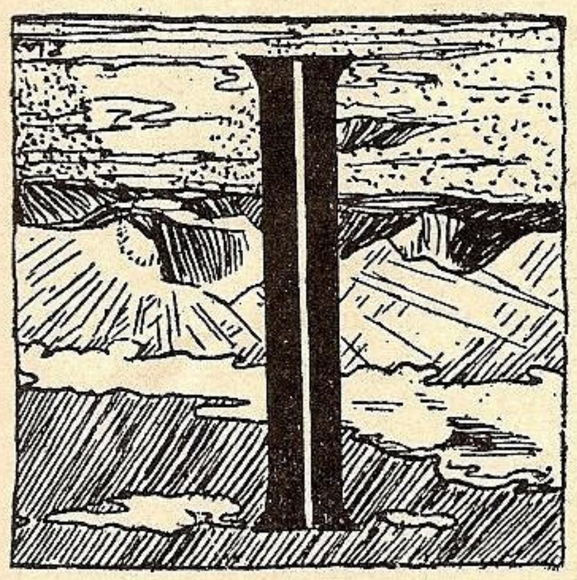
REȘIȚA

MATERIALE
PIESE
și
PĂRȚI
pentru
CONSTRUCȚII
NAVALE



DE LA UN NUMĂR LA ALTUL

15 IV 1936 — 15 V 1936



ntervalul de timp dela 15 Aprilie la 15 Maiu, s'a scurs, în general, ca şi cel descris în numărul trecut al revistei, cam în aceeaş notă de nesiguranţă, surpriză şi îngrijorare în toate domeniile de activitate.

Incepând cu domeniu economic să trec în revistă situaţia şi evenimentele în legătură cu porturile noastre.

Traficul portului Constanţa, s'a menţinut în general în limita lorași cifre ca cele pe care le-am înregistrat în numărul trecut.

Exportul de produse petrolifere în luna Aprilie, a avut o ușoară creştere, atingând cifra de circa 453.000 t., majoritatea transporturilor, având ca destinaţie Italia şi Germania. Acest export, a prezentat în acest interval de timp şi oarecari ciudăţenii din care se pot trage multe şi folositoare concluziuni. Astfel, ne-a fost dat să înregistrăm nume de nave petroliere care au făcut drumul până în portul nostru să ia încărcământ pentru Canada sau India, ceeace denotă calitatea excepţională şi eftinătatea petrolului nostru.

O altă ciudăţenie care a putut fi înregistrată în acest interval de timp, este aceia în legătură cu cifra la care a ajuns în 1935 exportul în Albania ; acest export a fost în valoare de circa 3 milioane frc. fr. faţă de 3226 frc. fr. cât a fost în 1934.

Dacă pe lângă calităţile excepţionale ale petrolului nostru, exportul lui ar întâmpina mai puţine piedici, fără îndoială că cifrele arătate în cronica fiecărui număr al revistei noastre, ar fi cu mult mai mari. Aceste pieḑici se referă la regimul de prime şi plăţi pentru produsele exportate în unele ţări, de ex. Olanda, Italia, Grecia, şi pentru înlăturarea lor pe la finele lui Aprilie reprezentanţii industriilor de petrol din ţară au intervenit chiar la ministerele de finanţe şi comerţ.

Deasemenea, în ceeace priveşte exportul de cereale, am avut de înregistrat în Aprilie, o creştere, cifra acestui export atingând circa 18.700 tone faţă de 16.500 t. circa din Martie.

Dacă, bine înţeles, creşterea acestui export trebue să ne bucure, trebue să ne îngrijească însă situaţia pieţelor ḑe desfacere, a statelor în care se duce acest export. Trebue să ne îngrijească faptul că sistematic pierdem pieţe de desfacere cari altă dată erau aproape exclusiv monopolul nostru.

Una din aceste pieţe, spre exemplu, era cea a Greciei, unde astăzi însă, suntem din ce în ce înlocuiţi de Argentina, U. R. S. S., Maroc, etc.

Cauzele trebuesc căutate în acordul comercial încheiat de curând cu Grecia, care ḑeparte de a servi principiile ce voiau a sta la baza Comitetului Economic al Înţelegerei Balcanice, nedreptăţeşte acest fel de export.

Exportul de cherestea prin Constanţa, a înregistrat în Aprilie circa 8.900 tone, adică cu circa 1000 tone mai puţin ca în Martie. Cauzele sunt în legătură cu ultimele evenimente din Palestina cari stânjenesc tranzacţiunile, precum şi concurenţa acerbă a Jugoslaviei şi U. R. S. S.

Nevoile Palestinei, această importantă piaţă a noastră, sunt mari, mai ales în urma distrugerilor cauzate de mişcările revoluţionare, astfel că se speră că luna Maiu va înregistra o sensibilă creştere în exportul acestui articol.

Exportul de vite şi pasări, a totalizat în Aprilie circa 4500 capete (vaci, boi, oi, cai) şi circa 114.000 păsări.

Principalele pieţe, au fost pentru vite, în ordinea importanţei, Grecia, Palestina şi Egipt, iar pentru păsări, Palestina.

Deşi cifrele sunt puţin inferioare celor din Martie, totuşi perspectivele acestui fel de export s'au menţinut foarte încurajatoare.

Aci e locul să facem legătură cu exportul de carne, şi să semnalăm că la începutul lui Maiu s'a făcut recepţia lucrărilor abatorului ḑe export dela Constanţa, astfel că la 31 Maiu va putea avea loc inaugurarea acestui abator, în prezenţa M. S. Regelui.

Existenţa acestui abator, astfel cum a fost creat, va asigura ţării importante venituri şi va suplini pierderile ce le încercăm mereu de pe urma scăderilor altor produse de export.

In porturile Dunărene, s'a semnalat aceeaş activitate redusă deşi navigaţia este deschisă de circa 2 luni. Porturile maritime Galaţi şi Brăila continuă să şomeze. Singur exportul de cherestea a mai dat de lucru în aceste porturi, cu toate greutăţile pe care complicaţia formalităţilor fiscale şi ale ḑiferitelor autorităţi le pun în cale, nemulţumind pe exportatori.

In afară de traficul de cherestea care a mai adus oarecare activitate, — însă prea redusă dacă o comparăm cu cea din alte vremuri, — aceste porturi au mai lucrat ceva pentru tranzit. In special, ferărie şi cărbuni din U. R. S. S. pentru Ungaria şi Cehoslovacia.

Care sunt cauzele de ordin general care stau în calea desvoltărei traficului de mărfuri, şi ḑeci a economiei naţionale?

In primul rând, sistemul economiei dirijate, aşa cum e înţeles la noi acest sistem, care a sdruncinat toate temeliile economiei naţionale. Din cauza acestui sistem care în unele state, în adevăr, o fi creiat unele norme şi unele discipline în aplicare, s'a dat naştere tuturor felurilor de afaceri. Acest sistem a creiat regimul diferitelor devize, prime, etc., care presupun sporirea la infinit a formalităţilor în tranzacţii.

La această *„politică de descurajare a exportului"* s'a mai aḑăugat apoi şi evenimentele politice internaţionale care primejduesc siguranţa vremurilor de înâine, acest element care se impune din primul moment în orice tranzacţiuni, precum şi insuficienţa pavilionului naţional care ar face ca banul, — şi în valută forte — să rămână în ţară.

In situaţia de azi, azia 8% din totalul traficului portului Constanţa de ex., este efectuat cu nave sub pavilion naţional, iar restul de nave sub pavilion străin, care an ḑe an se înmulţesc în Marea Neagră, încasând circa 4 miliarde anual sub formă de navlu.

Astfel, ne lipsesc nave proprii unor anumite feluri de transporturi, tocmai acum când anumite exporturi sunt în creştere. De ex. ne lipsesc nave pentru transportul de vite şi carne, tocmai acum când exportul de vite şi carne, este în mare creştere la noi.

Am rămas tot numai cu 3 nave petroliere, într'un timp când exportul produselor petroliere întrece 5 milioane tone anual şi când pentru aceste produse vin nave ḑin toate colţurile lumii să le ducă chiar în America, ţara petrolului.

Este just că, un efort de remediere a situaţiei s'a făcut şi se continuă a face, şi l'am mai arătat în fiecare număr al acestei reviste. Dar acest efort, e cam tardiv şi cam prea neînsemnat.

Astfel, în legătură cu cele 2 nave ale S. M. R. despre care se arată în No. 4 înregistrăm că construcţia lor, la un moment dat, a fost periclitată, şi aceasta din cauza condiţiunilor de plată cari cereau în fiecare lună o sumă prea mare în devize forte, şi pe care Banca Naţională nu o putea garanta. Ultimul stadiu a acestei chestiuni e că, tocmai din cauza acestor greutăţi s'a luat hotărârea construirei, deocamdată numai a unei nave, cu motoare, care va costa circa 120 milioane lei, rămânând ca construcţia celei de a doua, să se înceapă mai târziu.

In ceeace priveşte parcul de nave fluviale, înregistrăm că cel mai mare pasager de pe Dunăre — „Regele Carol II" — a făcut spre finele lui Aprilie şi începutul lui Maiu toate probele necesare cari

au dat satisfacţie, fiind în aşteptare de a fi inaugurat de M. S. Regele.

Şantierele ţela Severin, sunt acum din nou în activitate pentru construcţia unui alt vapor, ce se va numi „Cetatea Albă", şi care va fi destinat să lege între ele, pe calea apei, porturile mărei Negre.

Paralel însă cu nevoia sporirei materialului naval, se impune apoi, inaugurarea unei politici de încurajare a proprietarilor sau armatorilor de vase sub pavilion naţional.

In această privinţă, poate că ar fi bine să dăm de exemplu Bulgaria, care pornind dela nimic, are astăzi câteva vapoare la serviciile cărora vă amintiţi că a trebuit să recurgă şi exportatorii români de vite, din lipsa vaselor noastre. Şi Bulgaria continuă a încuraja navigaţia naţională. Informaţiunile ce le avem, ne spun că la 17 Mai, va intra în vigoare în Bulgaria un nou regim al taxelor de export, şi că reduceri foarte importante a taxelor de cheiaj, încărcare, pilotaj, ernatec, et., s'au făcut navelor sub pavilion naţional.

Şi pentrucă am vorbit ţespre efortul făcut pentru complectarea de nave, să atingem şi chestiunea efortului ce se face pentru ridicarea porturilor.

In numărul trecut se vorbea despre un împrumut al P. C. A. Acest împrumut, în valoare de 150 milioane a fost contractat dela Creditul Industrial. Din această sumă, 75 milioane sunt destinate construirei unui doc plutitor la Constanţa.

Aşa dar, chestiunea construirei bazinului de radub, a fost ţefinitiv înmormântată. S'a ales iarăşi o soluţie provizorie, care îşi va arăta desavantajele în curând. Odată ce chestiunea acestei importante lucrări în portul Constanţa a fost soluţionată în sensul acesta, este de prisos orice altă critică peste cele făcute până acum, pentrucă aceste critici fără îndoială, nu vor schimba hotărîrile luate ţeja.

Restul din împrumut este destinat unor îmbunătăţiri ce se vor aduce silozurilor ţin porturile Galaţi şi Brăila, precum şi cumpărărei a 2 spărgătoare de ghiaţă care să menţină navigaţia din aceste două porturi până la mare, în timpul ernei.

Unul din aceste spărgătoare, va avea circa 700 t. şi o putere a maşinelor de circa 2000 H.P., putând deschide în ghiaţă un canal de circa 10 m. lăţime, prin puterea maşinelor cât şi prin greutatea sa.

Cel de al doilea spărgător va avea un tonaj mai reţus şi va fi destinat a lucra în urma primului.

După cum se constată, sarcina aceasta care incumba în mod firesc C. E. D., a fost luat de către P. C. A.

Pentru aceste motive, este mai mult ca sigur că toate cercurile negustoreşti vor lua în viitor o nouă ofensivă contra C. E. D. cerându-i ca măcar să reducă taxele de intrare şi eşire în Dunăre, dacă nu a fost în stare să procure ea aceste două spărgătoare de ghiaţă.

Se pare însă că hotărîrea construcţiei acestor spărgătoare de ghiaţă a fost determinată mai mult de nevoia de a da satisfacţie cererilor cercurilor comerciale, cari de ani de zile reclamă construcţia lor ca şi cum salvarea situaţiei porturilor dunărene depinde exclusiv de aceste construcţii, decât de convingerea că într'adevăr, aceste spărgătoare, vor putea menţine navigaţia deschisă pe timpul ernei. Chestiunea aceasta a dat loc întotdeauna la multe discuţii şi suntem înclinaţi a crede că milioanele ce se vor da pentru aceste spărgătoare vor servi mai curând pentru o experienţă decât pentru obţinerea unor rezultate favorabile şi certe.

Tot în legătură cu efortul de ridţicare a porturilor trebue să semnalăm că chestiunea construirei ferry-boat-ului dintre Giurgiu şi Rusciuk despre care s'a mai vorbit şi în trecut, se pare că de data aceasta e pe drumul bun al realizărei. O conferinţă compusă din delegaţi bulgari şi români, s'a întrunit la 5 Mai, începând tratativele pentru stabilirea amănuntelor de ordin technic, pentrucă atât partea politică a chestiunei cât şi cea a sistemului celui mai bun ferry-boat, fusese stabilit mai de mult.

*

Trecând la chestiunile în legătură cu marinarii din porturi, am avut de înregistrat veşti bune în legătură cu noile legiuiri ce se pregătesc pentru reglementarea muncei marinarilor. Astfel, sub preşedinţia d-lui Condrus, la începutul lui Maiu, comisiunea despre care s'a vorbit în cronica numărului 4 a revistei noastre, s'a întrunit ţin nou la Ministerul Comunicaţiilor discutând chestiunile în legătură cu caracteristicele şi proprietatea navelor, actele de naţionalitate şi inmatricularea lor, personalul maritim şi fluvial, echipajul şi formarea lui, erarhia la bord, oficiile de plasare a marinarilor, contractele de înrolare, tratamentul marinarilor, etc. chestiuni cari vor forma obiectul legiuirilor viitoare. Găsesc locul nimerit a semnala că chestiunile marinăreşti au început să găsească înţelegerea cuvenită importanţei lor, în presă şi în forurile şcolare.

Spun aceasta, pentrucă presa, pe la mijlocul lui Maiu, a ridicat chestiunea nevoei creerei unei şcoale, care să formeze personalul necesar Marinei Comerciale, emiţând părerea, — susţinută de altfel şi de către unii marinari şi cercuri şcolare, — ca această şcoală să funcţioneze pe lângă Şcoala Comercială Superioară din Galaţi.

Nevoia de a avea un personal format, este desigur evidentă, şi chestiunea înfiinţărei unei şcoale s'a mai pus, Intrebarea ce s'a pus, — şi se va pune încă, este dacă, — dat fiind puţina atenţie ce se dă la noi Marinei Comerciale — se va putea găsi plasamente pentru cei ce vor eşi din această şcoală.

In orice caz, cred, că ideea unei şcoli de sine stătătoare, având ca unic scop formarea personalului Marinei Comerciale nu se poate pune, pentrucă ar trebui un aparat prea mare şi costisitor de profesori, cursuri, instalaţiuni, etc. pentru un număr de viitor brevetaţi care nu poate fi decât prea mic ca să justifice cheltuelile de funcţionare a şcoalei. Pe de altă parte, funcţionarea acestei şcoale, cu un număr mai mare de elevi, nu ar face ţecât să sporaească numărul şomeurilor. Prin urmare, nevoile actualei, — şi pentru o bună perioadă de timp, chiar viitoarei noastre Marine Comerciale, — nu justifică funcţionarea unei asemenea şcoli de sine stătătoare.

Cea mai bună idee, ar fi aceia a funcţionărei unei secţiuni, cu un număr restrâns din doi în doi, sau chiar din trei în trei ani, pe lângă Şcolile Marinei Regale şi în care să intre de preferinţă elemente ale şcolilor comerciale din principalele porturi, ţar după ce în prealabil, în ciclul lor de învăţământ se va fi dat mai multă atenţiune decât se dă azi, chestiunilor de comerţ maritim şi fluvial.

Spun aceasta, pentrucă cred că nu există ţară în a căror şcoli din porturi să se dea mai puţine noţiuni de comerţ maritim sau fluvial ca în şcolile din porturile noastre.

Şcolile din oraşele noastre ţe pe Dunăre sau dela Mare, care trăesc aproape numai din activitatea porturilor lor, nu dau aproape nici o îndrumare către ocupaţiunile în legătură cu porturile ; fiţi convinşi că sunt elevi ai şcolilor din aceste oraşe care au absolvit aceste şcoli, fără să calce măcar odată pe puntea unui vapor.

*

Tot în luna aceasta a lui Maiu, şi anume în ziua a XII, în care Comisiunea care am semnalat-o discuta şi plămădea legiuirile viitoare ale unei vieţi mai bune a marinarilor, s'au împlinit trei ani dela moartea unuia din cei mai înflăcăraţi susţinători ai drepturilor lor : Jean Bart, omul care cu scrisul, vorba şi fapta, în faţa instituţiilor noastre ca şi a celor de peste hotare, a fost primul care s'a îngrijit ţe soarta marinarilor şi a muncitorilor din porturi.

In acea zi, în jurul lespedei tot atât de albe şi curate cum îi era de deschis şi curat sufletul, gândul, vorba şi fapta, s'au adunat la Bucureşti, în cimitirul Bellu Militar, rude, prieteni şi cunoscuţi, cinstindu-i creştineşte amintirea.

*

Să trecem acum la evenimentele ce privesc Marina Regală. In timp ce recruţii Marinei din ambele divizii încorporaţi la 20 Aprilie au fost în plină perioadă de formare, navele au continuat a fi puse la punct în veţerea campaniei de vară.

Şantierele din T. Severin au terminat reparaţiile complecte ale monitorului „Bucovina", la Galaţi Arsenalul Marinei a lucrat de zor la reparaţiile navelor de Mare şi Dunăre, iar la Constanţa se zoreşte cu complectarea instalaţiunilor de diverse aparate pe care trebuiau să le aibă cele 2 distrugătoare tip „R" şi cari au fost întârziate din cauza insuficienţelor bugetare.

In acest timp la Fiume, în cadrul unei solemnităţi sobre dar emoţionante şi de covârşitoare importanţă pentru Marina noastră, a cărei desfăşurare o veţi citi la pagina 71 a avut loc la 9 Mai, ridicarea pavilionului pe submarinul „Delfinul".

In sfârşit, după atâta amânare, independentă de voinţa Marinei Regale, această navă a intrat în stăpânirea deplină a Marinei Regale, pentru totdeauna.

In jurul datei de 15 Iunie, după ce se va fi terminat perioada minimă de instrucţie a echipajului care aşa cum s'a spus şi în cronica numărului trecut a revistei, se face sub directivele d-lui Lt. C-dor Moralle, din Marina Italiană, va sosi în ţară, însoţit de nava-bază „Constanţa", intrând efectiv în serviciu.

Cu toată cinstea, intrarea sa în serviciu va fi sărbătorită odată cu serbările Marinei la 15 Aug., în prezenţa M. S. Regelui.

Sosirea şi intrarea sa în serviciu, este mai mult decât binevenită, pentrucă evenimentele internaţionale sunt foarte turburi şi aducătoare de mari surprize, cărora nu le vom putea face faţă decât pregătindu-ne din vreme.

Avem schiţat un program naval şi se impune să păşim neîntârziat la realizarea lui, pentrucă nici construcţia unui vas şi nici formarea personalului necesar nu se face într'o zi sau o lună.

*

Să trecem acum la evenimentele de ordin extern.

Deşi războiul italo-etiopian a încetat, situaţia critică în Mediterana nu a luat sfârşit, ba din contră, s'a accentuat prin proclamarea imperiului italian şi prin dârzenia Italiei.

Norii negri de deasupra Mediteranei, nu s'au risipit prin urmare. Sancţiunile economice nu au încetat, continuând a produce exportului nostru pagube foarte mari nu numai în prezent, dar şi în viitor, fiidcă Italia, o bună piaţă a noastră pentru exportul de cherestea, cereale, vite, etc., a luat hotărîrea a nu mai relua în viitor raporturile cu statele sancţioniste decât cele strict necesare.

Inarmările navale continuă cu febrilitate. Milioane de lire sterline în Anglia, dolari în America, franci, yeni, mărci şi lirete sunt înghiţite cu nesaţ de către şantierele de construcţii.

Anglia, mai mult ca nici odată, este îngrijată de capacitatea de luptă a flotei sale. La o întrebare ce i s'a făcut în Camera Comunelor asupra închiderei Suezului, d. Eden a răspuns că *„aceasta nu se poate face cu vapoare de hârtie"*. Situaţia vulnerabilă a Maltei, continuă a îngriji pe englezi şi deaceia noi lucrări de apărare se execută cu febrilitate.

Pericolul Italiei îngrijeşte Anglia atât de mult, încât s'a semnalat în acest interval de timp, intenţia de dublare a Suezului printr'un canal, care ar înghiţi sume considerabile şi ani mulţi de execuţie, care să înceapă din Palestina şi de care ar dispune în mult mai mare măsură ca Suezul.

In privinţa tratatului naval încheiat la Londra, s'a arătat în numărul trecut, că el a rămas deschis aderării şi altor state.

Astfel, Anglia, a primit un răspuns favorabil din partea U.R.S.S. pentru încheierea unui acord naval în cadrul celui dela Londra, şi se pare că în curând vor începe negocierile.

Tot în acest interval, a parvenit informaţiunea că chestiunea redistribuirei coloniilor va fi, pusă din nou pe tapet, de data asta de Japonia, cu ocazia Conferinţei Internaţionale a Muncii, ce va avea loc în curând, justificând-o pe baza nevoilor de expansiune demografică, industrială şi comercială.

Bine înţeles, că Japonia şi-a găsit şi susţinători, şi printre aceştia e natural să fie, italienii, în primul rând.

Evenimentul însă a cărui importanţă depăşeşte pe toate celelalte, care s'a produs la mijlocul lui Aprilie, şi care priveşte în cea mai mare măsură ţara noastră, este aceia a denunţării Convenţiei Strâmtorilor.

Cititorii vor găsi în paginele acestui număr de revistă, articolul *„Reînarmarea Strâmtorilor"* al d-lui Cpt. N. Antonescu din care vor putea cunoaşte această chestiune în tot complexul său.

MIRTH.

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

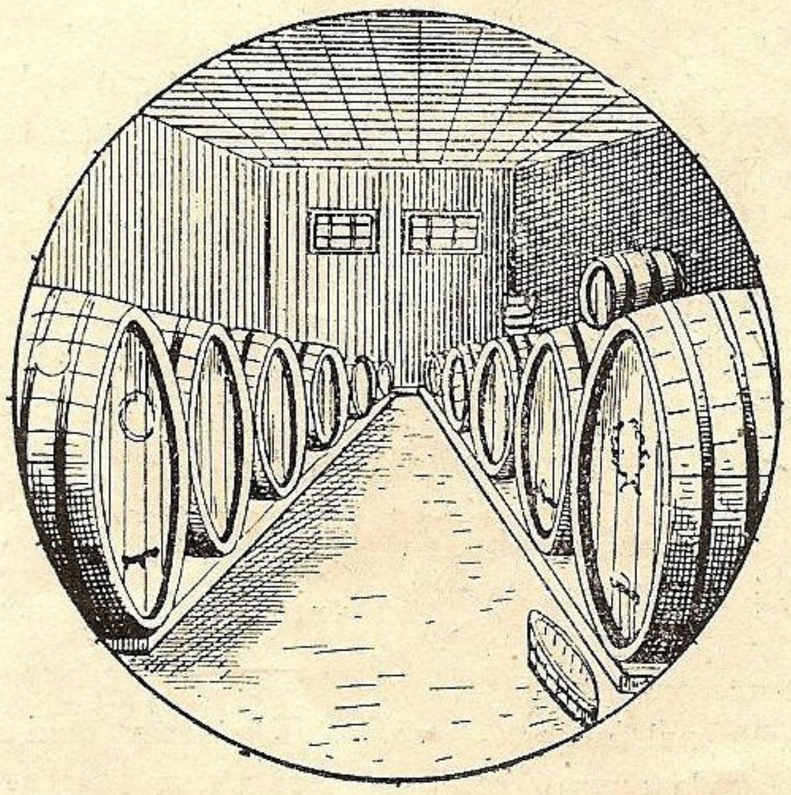
Meritul Comercial cl. II.

ŞTEFAN

MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREŞTI
STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAŢA MATACHE MĂCELARU)

TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTĂ ORICE LUCRĂRI DE ACEASTĂ BRANŞA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării
Precum şi orice reparaţiuni cu
PREŢURI REDUSE

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
(1200 km.)

13 August, SLATINA.

In dimineaţa zilei de 13 August, am fost la Legiunea de Jandarmi şi la Serv. Technic spre a lua informaţiuni necesare de felul cum se comportă Oltul până la vărsare.

Din piaţă am luat de-ale mâncării pentru două zile de drum, iar la ora 11, iarăşi mai departe cu barca. Cu toate că Oltul era destul de mare, totuş ne-am pus cu barca de numeroase ori pe uscat, şi aceasta o atribuiam în glumă prezenţei cumnatului meu.

Ici, colo, câte o barcă cu pescari, încercau norocul, pescuind cu plasa.

In altă parte femeile spălau rufe, iar altele aşezau cânepă în apă la topit.

Un grup de 5 mori mari plutitoare ,aşezate în şir una după alta, produceau scârţâituri s'ridente, văitându-se de povara la care erau supuse. La ora 18.30, am sosit la Drăgăneşti. Cum era încă de vreme am făcut o bae straşnică.

14 August, DRĂGĂNEŞTI.

Dimineaţa am continuat drumul. Timpul fiind favorabil am mers foarte bine. Cu cât înaintam spre gura Oltului, cu atât şi curentul slăbia din ce în ce. Morile de apă dispăruseră, malurile se înălţau treptat, treptat, iar plictiseala îşi făcuse din nou apariţia. La aceasta a mai contribuit şi căldura cea mare, care venea, ne-a obligat să facem din când în când câte o baie. La prânz am luat masa într'o insulă, şi tot acolo la umbră ne-am adăpostit vre-o 3 ore din cauza soarelui.

La ora 18 sosim la Isbiceni, unde tocmai se repara un pod de beton armat distrus în timpul răsboiului. După ce ne-am schimbat de haine ca de obiceiu, am plecat cu jandarmul în sat, unde am fost găzduiţi la un moşier.

D-l Roşianu (moşierul) un om foarte cumsecade, cult, bogat şi mare filantrop, s'a purtat faţă de noi cum se poate mai frumos.

Cum a aflat de venirea noastră ne-a şi învitat la dânsul. Am discutat foarte multe chestiuni, care ne-au dovedit superioritatea sa de om cult şi cu multă experienţă a vieţii, i-am explicat cu drag scopul acestei călătorii şi a rămas foarte bucuros de încercarea noastră, având cuvinte frumoase pentru noi.

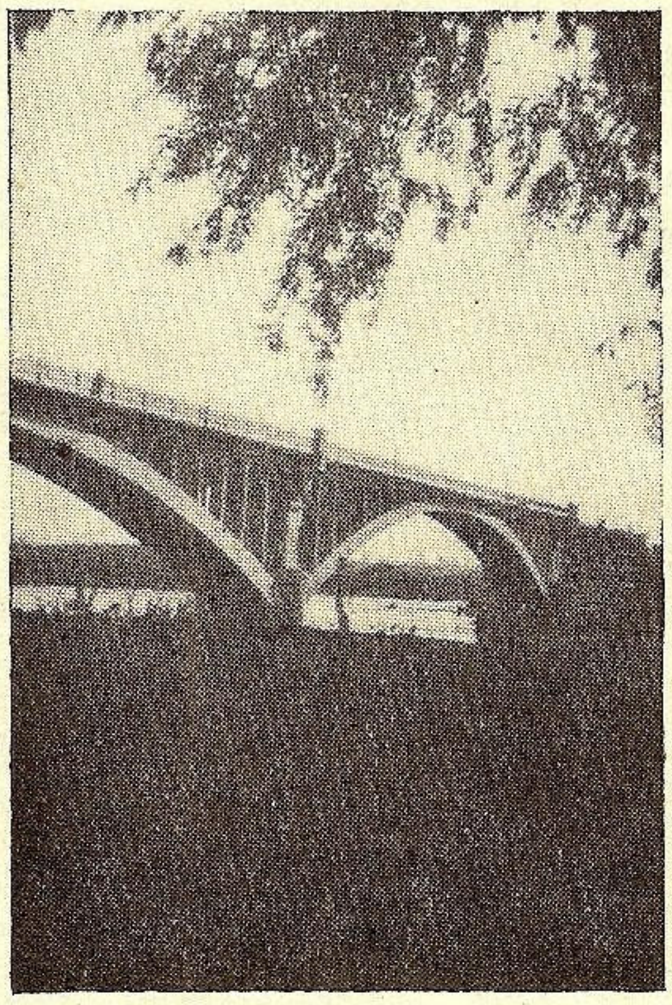
15 August, ISBICENI.

La ora 6, ne-am deşteptat. Dormisem ultima noapte pe malul Oltului. După ce ni s'a servit de băiatul de casă al moşierului, cafeaua cu lapte în parcul conacului, am mulţumit gazdei pentru frumoasa primire şi am plecat.

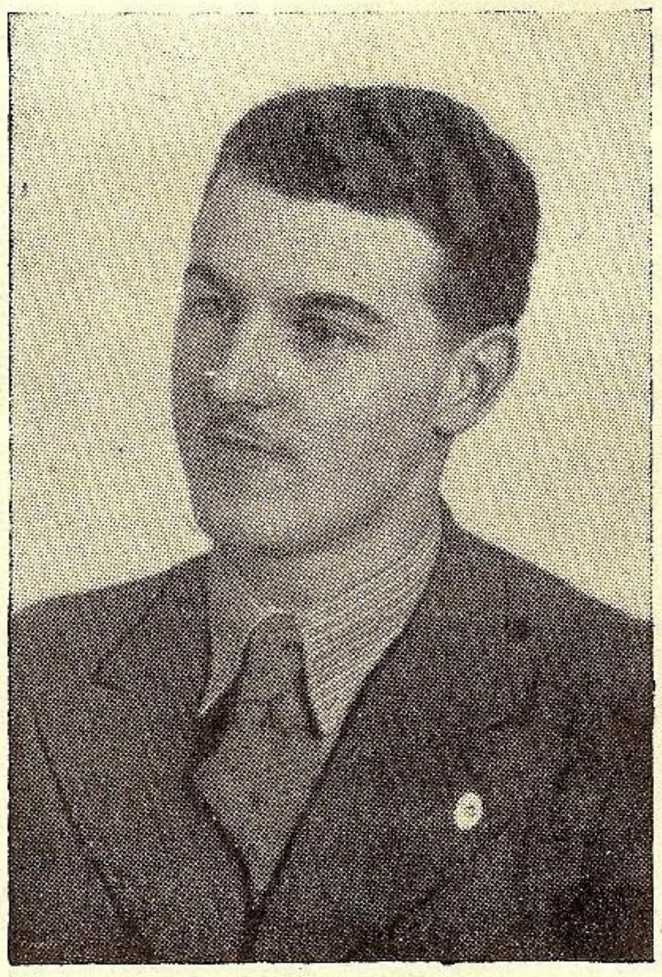
Fiind ziua, am putut vedea toate frumuseţile parcului, şi al locuinţei sale. In spre şosea, gardul conacului este dublat de un şir de plopi înalţi de circa 35—40 m. In spatele casei, un teren de tenis, distrus jumătate de apele Ol'ului, dovedeşte că în timpul liber, ai casei se ocupau şi cu acest sport.

La ora 8 am dat la larg, ca să parcurgem ultima etapă pe Olt, lung. de 30 km.

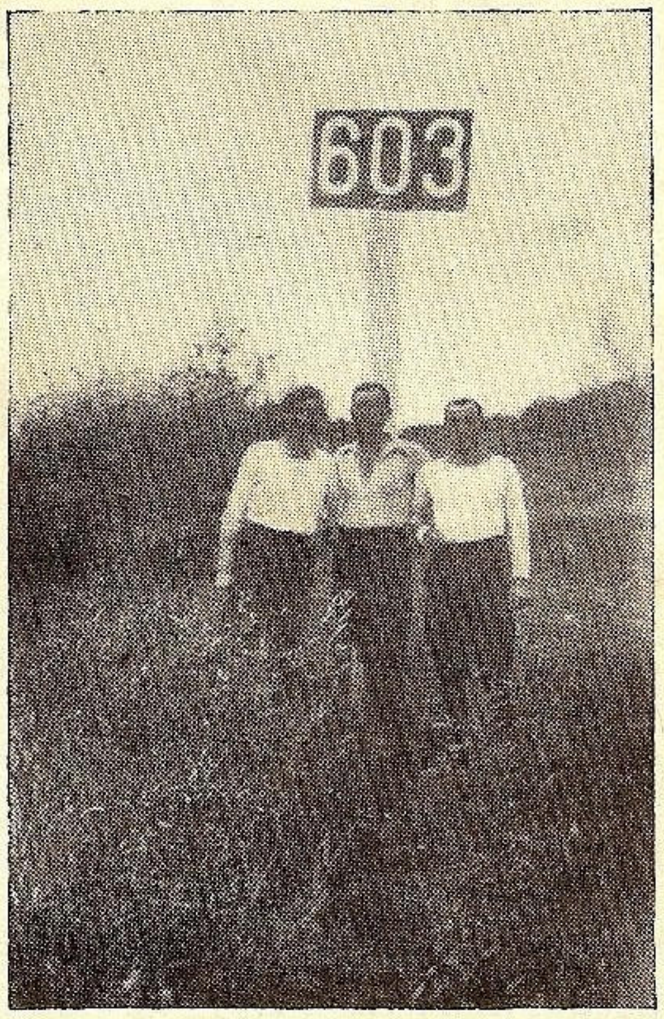
Pe la 10.30 încep să apară în faţa dealurilor Bulgariei, iar la



Podul dela Izbiceni



D-nul Oprea, pasagerul nostru



In fine... ajunşi la Dunăre

amiază intrară în Dunăre. Oprim la km. 603 unde am scos o fotografie şi am luat masa. Cercetând harta am putut constat că gura Oltului este schimbată cu vre-o 4 km. mai la deal.

Intr'adevăr, în drum spre Tg. Măgurele, întâlnim şi gura veche a Oltului, care în prezent este mărită şi acoperită cu lăstăriş. Fiind sărbătoare (Sf. Maria) se făcuse pregătiri, la Tg. Măgurele, pentru o frumoasă serbare, dar ploaia îşi făcuse apariţia odată cu începerea serbării.

Lume multă venea din oraş ca să asiste, însă din cauza ploaiei se întorceau înapoi. Am acostat în faţa pichetului şi am lăsat barca în seama santinelii. După ce ne-am găsit cameră la hotel ,,Dorcescu", am pornit să vizităm oraşul. Ploaia încetase pentru moment, aşa că ne-am bucurat de câteva clipe frumoase.

16 August, T. MĂGURELE (km. 600).

Dimineaţa, când am plecat în oraş, nu mai ploua, însă un vânt tare bătea dinspre Vest. Când am ajuns în port, am găsit barca plină de apă. Hainele de schimb erau ude şi din această cauză a trebuit să rămân în costum de bae.

După jumătate oră, aşezăm totul în regulă şi cum aveam vânt favorabil, întindem pânza.

Mergeam cu 12 km. pe oră. După 4 ore de drum, sosim la Zimnicea. Parte din haine se mai svântase, însă păturile tot ude erau. La pichet, am lăsat tot bagajul ca să se usuce, iar barca n'am mai lăsat'o la apă, de teamă să nu o înnece valurile.

Aci credeam că v'om găsi un oraş ca T. Măgurele. Ne-am mulţumit că am găsit ceva de mâncare, întorcându-ne după aceia la pichet unde am dormit peste noapte.

17 August, ZIMNICEA (km. 554).

Vântul bătea din aceaş direcţie, că am ajuns însă ceva mai slab şi cu tendinţa de a înceta. Folosim şi astăzi pânzele.

In felul acesta am parcurs 40 km., iar restul i-am făcut numai în lopătare, pentrucă schimbasem direcţia spre N. E. adică spre Giurgiu. La ora 17 apare în dreapta noastră Rusciucul. Privim cu atenţie la întreaga înfăţişare a portului ; printre altele zărim şi 2 canoniere bulgăreşti, vopsite în alb, ce constitue probabil flota lor de Dunăre. Şi aci ca în celelalte posturi bulgăreşti, activitatea este foarte redusă, faţă de cea a porturilor noastre. Aşezat pe o coastă, oraşul se întinde pe vre'o 4 km. dealungul Dunării.

In dreptul agenţiei zărim vama şi debarcaderul. Fiind mereu îndreptaţi cu privirea spre Rusciuk, ne pomenim deodată în faţa unui grup mare de şlepuri. Ajunsesem la Giurgiu. Portul foarte aglomerat de şlepuri şi vapoare, este în plină activitate. Acostăm în faţa pichetului de Grăniceri, unde lăsăm toate bagajele, iar cu un autobuz, plecăm spre oraş. In oraş altă activitate se desfăşoară cu refacerea edilitară a străzilor.

18 August, GIURGIU.

Zi de repaus. Vizităm oraşul. In centru există un turn, în reparaţie acum, construit pe vremea Genovezilor. Către port, grădina publică refăcută de curând şi cu faţa spre Dunăre, măreşte şi complectează frumuseţea oraşului Giurgiu. Pot spune că Giurgiu este cel mai frumos oraş din toate cele care le-am văzut până aci, — dela isvorul Oltului. In port, câteva şlepuri descarcă automobile aduse din America. Altele, încarcă păcură pentru aprovizionarea vapoarelor din alte porturi.

Procurăm de-ale mâncării, pentru restul drumului, până la Brăila pregătim ce ne mai este necesar şi ne culcăm ca a doua zi să pornim mai departe.

19 August, GIURGIU (km. 493).

De dimineaţă am pornit spre port. Bătea puţin vânt dela deal, ceeace ne-a ajutat vre-o 10 km. după care încetând am fost nevoiţi să punem lopeţile şi să lopătăm. Aveam de parcurs 63 km. până la Oltenita, şi trebuie să zorim ca să nu ne apuce noaptea pe drum.

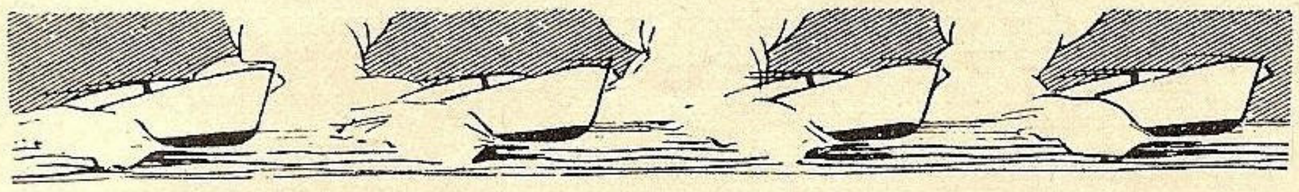
La prânz ne-am oprit la km. 461, unde am luat masa, şi ne-am odihnit până la ora 15.

Turnul dela Giurgiu

In depărtare se zărea pe dreapta pichetului de grăniceri, Turckşmil. Prezenţa pichetului însemna pentru noi să mergem pe unde doriam, deoarece până aci am ţinut numai ţărmul stâng, pentrucă cel drept era bulgăresc.

Mergem cu 7 km. pe oră şi către ora 19.30 sosim la Oltenita. Cu o trăsură ne îndreptăm spre oraş. Oltenita un orăşel frumuşel ne-a oferit într'un restaurant nişte mititei, fripturi delicioase şi vin foate bun, încât am plecat şi de aci cu impresii foarte frumoase.

NAUTICA S. A.
REGHIN



FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

VICTOR VLAD DELAMARINA

La 3 Mai, se împlinesc 40 ani dela moartea scriitorului bănățean Victor Vlad Delamarina, fost locotenent în Marina Regală Română.

Diferite reviste, cu această ocazie, i-au închinat câteva pagini ; vechea revistă a Transilvaniei *„Luceafărul"* a publicat din opera sa inedită și scoate o broșură cu bucăți extrase din schițele de călătorie. D-l profesor Alex. Bistrițeanu, bănățean dela Lugoj, pregătește o ediție critică a operii acestui nefericit scriitor, care va apare în toamna acestui an, în colecția „Clasicii Români comentați".

Victor Vlad Delamarina a fost remarcat încă dela 1898 (Convorbiri Literare, 15 Februarie), de Titu Maiorescu, criticul atâta de pretențios al artei pure. Este cunoscută certitudinea critică, obișnuită lui Maiorescu, și care făcea pe acest „prefect al poliției literare' să nu se înșele, iar diagnosticul pus să aibă pecetea definitivului. Criticul Junimii, are numai cuvinte de laudă pentru el și afirmă că ar fi dat opere mari și trainice, dacă nu trăia așa de puțin.

Jean Bart, a tratat chiar cumpărarea manuscriselor acestui scriitor marinar, care se află în posesia surorei lui, d-na Lucia Vlad, și care constau din însemnările făcute în timpul călătoriilor cu Bricul „Mircea și Crucișetorul „Elisabeta".

Victor Vlad, care mai târziu și-a luat pseodonimul *Delamarina,* pentrucă își realizase un vis din copilărie devenind marinar, s'a născut în anul 1870, în Satu-Mic, lângă Lugoj. Tatăl său era „solgăbirău" (pretor) și apoi a profesat avocatura. Mama sa, bătrâna scriitoare și compozitoare bănățeană *Sofia Vlad,* care trăește încă la Lugoj, este cunoscută pentru compozițiile sale, iar poeziile i-au fost publicate de diferite reviste din Ardeal. Cântecul de leagăn ce l-a compus pentru a adormi pe micul Victor a fost tradus în limba germană și armonizat de L. Wiest. Inclinațiunile acestea artistice și sensibilitatea-i pronunțată, au fost transmise fiului.

In clasa IV-a gimnazială, (avea 14 ani), este eliminat pentrucă a purtat o placardă, pe care scria : „Trăiască România". Sentimentele sale naționale și conștiința că Românii din Transilvania sunt la ei acasă și că Ungurii sunt cei cari au venit mai târziu, se găsesc în toate poeziile lui Victor Vlad Delamarina :

„Voi mis d'ăi adus de vânturi,
D'apoi noi — noi nis acasă !"

După eliminarea pentru un asemenea motiv, cari îi face onoare, s'a dus la București, unde avea un unchiu, care l-a dat la liceul Sf. Sava. Face apoi Liceul Militar la Craiova, Iași și București. La Iași, împreună cu câțiva camarazi, scoate revista „Consemnul", care era ilustrată cu mult talent de el.

După ce termină Liceul Militar, se îmbarcă o vară pe bricul „Mircea" și apoi ese ofițer de marină ; în Aprilie 1895, este înaintat locotenent. Cât timp a fost marinar, a făcut două călătorii mai importante : una, cu „Mircea", prin Mediterana și Adriatica și una cu crucișetorul „Elisabeta", prin Bosfor, Grecia, Crimeia și Odessa.

Nenorocirea a fost că s'a îmbolnăvit de piept. Din cauză că, la început, a neglijat această boală necruțătoare, ea s'a agravt. Când a început să-și caute serios sănătatea a fost prea târziu. Plecarea în diferite localități din străinătate, (Abazzia, Wörishofen, Meran) nu a putut să-i amâne prea mult sfârșitul. In Aprilie 1896 se întoarce în satul său natal. Cere să fie dus la moșia Pietroasa, din pustă, unde după cinci zile numai, își dă sfârșitul, pe prispa casei, în brațele mamei sale, pe care o numea „sfântă". Ultima priveliște a acestei lumi a fost pusta, plană și fără nici o ridicătură, ca o mare liniștită, cu linia orizontului pierdută.

Victor Vlad Delamarina își are locul bine stabilit în literatura noastră. Este primul poet care scrie opere viabile în dialect, introducând un element nou în poezia românească, reprezentată, pe atunci, de figuri ilustre ca : Alecsandri, Vlahuță, Coșbuc, etc.

In scurta-i activitate, a lucrat totuși intens și ne-a dat primele poezii dialectale care astăzi au intrat în antologia românească. Poezia sa *„Al mai tare om din lume"* este modelul genului și de un umor remarcabil. Scrisul în dialect este important pentrucă el concură la desăvârșirea limbei literare și este un isvor de întinerire al acesteia. Importanța lui Victor Vlad Delamarina în literatura românească, dacă nu e absolută, e totuși primordială și marchează un element nou : scrisul în dialect.

Incă de tânăr apoi, a tradus și adaptat diferite piese de teatru. Când călătorea, ca ofițer de marină, a tradus cunoscuta carte a lui Jules Verne și d'Ennery : „Călătorie în jurul pământului în 80 de zile". Am citit manuscrisul acestei traduceri și am rămas impresionat de perfecta limbă literară în care este tradus, cât și de limpezimea ideilor.

Victor Vlad Delamarina, a adunat aceste impresii care sunt în manuscris și în cea mai mare parte inedite. Notele din călătoria făcută cu bricul „Mircea" în 1891, ca elev al Școalei Militare din București, le-a intitulat : *„Schițe din călătoria bricului „Mircea"*, iar notele din călătoria făcută cu crucișetorul „Elisabeta", în vara anului 1894, ca sublocotenent de marină, le-a intitulat : *„Schițe din călătoria cu crucișetorul „Elisabeta"*.

Schițele de călătorie sunt ilustrate chiar de autor, într'un mod foarte expresiv. Crochiurile și picturile ce însoțesc textul manuscrisului ni-l arată pe Victor Vlad ca pe un talentat pictor. Aquarelele acestea sunt de o valoare reală și poate am fi putut să avem în el și un mare pictor. A avut intenția, dealtfel, de a studia și pictura. In călătoria în Italia, a lucrat un caet curat pictat în aquarelă și cu descrierea orașelor ce le vizitase, cu intenția de a-l prezenta M. S. Regelui Carol I, pentru a obține o bursă ca să studieze pictura.

Nu intru în analiza operii sale scrisă în dialectul bănățean, pentrucă aceasta nu intră în cadrul acestui articol memento. Un lucru vreau să remarc : el care a cutreerat atâta mări și a avut ocazia să admire poezia măreață a valurilor mării, s'a gândit să descrie cu atâta plasticitate și măestrie râulețul Timiș, descriere care formează subiectul uneia din cele mai reușite poezii ale sale.

Și-a iubit întotdeauna locul natal și are, ca și toți bănățenii, convingerea că „tot Bănatu-i fruncea".

Acest scriitor marinar, mort atât de tânăr, prin începuturile promițătoare și vigurosul talent de care a dat dovadă, cu siguranță că ar fi fost un mare scriitor. Operile pe care le-a lăsat, îi dau dreptul totuși de a nu lipsi din istoriile literaturii românești și din antologiile poesiei noastre.

A. M.

UN YACT ROMÂNESC

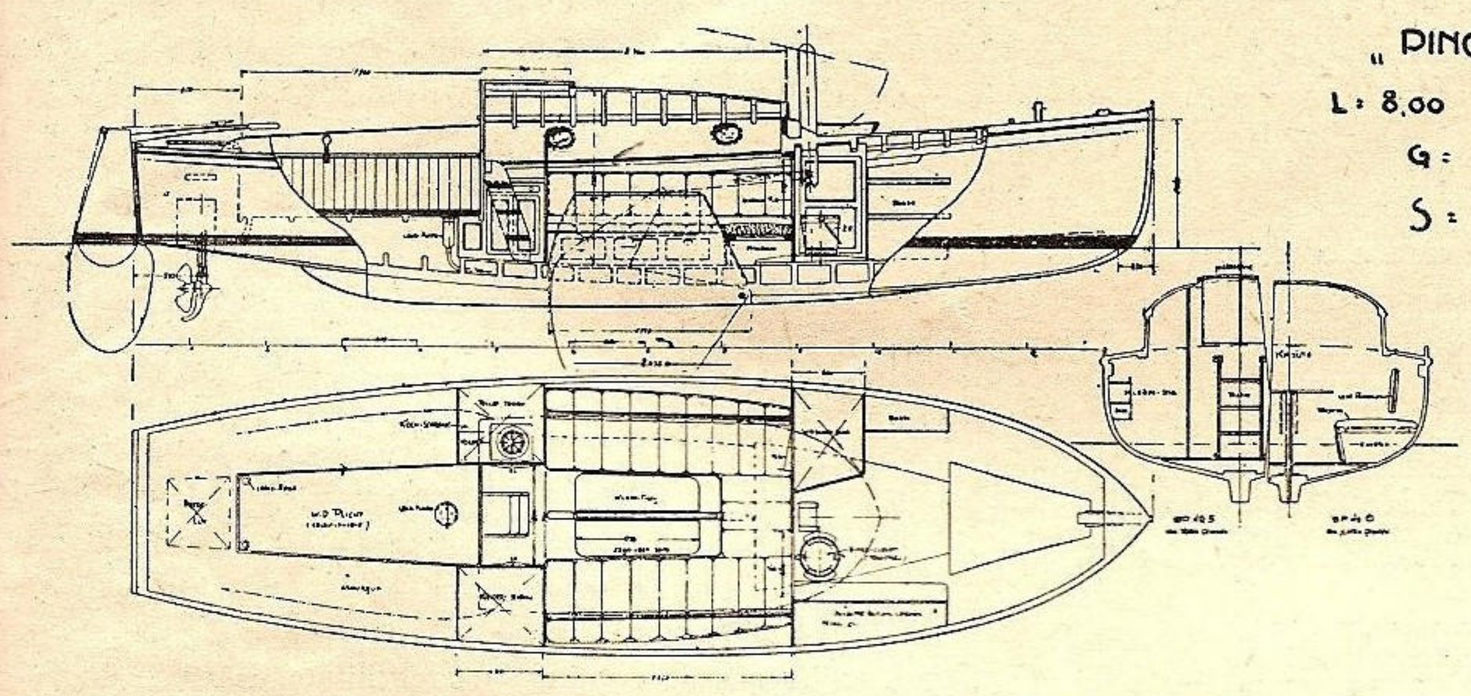
Sub acest titlu, cunoscuta revistă germană „Die Yacht" publică un articol despre Yachtul „Pinguin II" al D-lui N. Iliescu Brânceni, care a fost executat în țară la noi *(Nautica-Reghin)* după planurile celebrului architect naval Arthur Tiller din Berlin.

Redăm cititorilor noștri, în traducere, textul german, la care adăugăm câte-va informațiuni suplimentare pe care le-am cerut d-lui Ing. Brânceni :

Problema pusă a fost, să se conceapă un yacht mic, ușor de manevrat, dar totuși confortabil, care însă pe de altă parte să poată fi întrebuințat și pe Dunăre și Deltă împreună cu numeroasele lor gârle și lacuri cu apă puțin adâncă. Din cauza inevitabilelor transporturi pe uscat, greutatea trebuia să fie cât mai redusă, iar soliditatea cât mai mare.

Din aceste motive, un yacht cu chilă fixă și lestată, deci cu mare pescaj, nu putea fi luat în considerare.

S'a decis astfel pentru un yacht cu derivor (Yollenkreuzer in reinem Schwertboottyp). O privire pe planuri arată forma plină și robustă a vasului și a cabinei (Kajutte) pe care la nevoe câți-va oameni solizi îl pot trage la mal, pe plajă de nisip, fără mijloace mecanice. Chila solidă, întărită cu o prelungire în „corp mort" protejează suficient bordajele contra eventualelor lovituri sau sgârieturi pe pietre. Bine înțeles în prealabil trebuește demontat catargul, tot greementul, motorul și derivorul.



O răsturnare pe lacul Snagov nu prezintă prea mare pericol ; dar pe lacurile vaste și pustii ale Dobrogei, o răsturnare poate fi lucru destul de grav ; de aceea s'a prevăzut o secțiune plină în formă de U care prezintă stabilitatea maximă ; tot de aceia s'a sporit lungimea părții mijlocii și pline a vasului. Dacă se compară dimensiunile generale ale acestui vas cu acelea ale yachtului normal german de 30 m suprafață de vele, se vede că acesta din urmă e mai lung cu circa 1 m. și mai lat cu 40 cm. Pentru scopul urmărit, vasul german ar fi fost însă cu mult prea greu și foarte dificil de transportat, mai ales că înălțimea liberă în interiorul cabinei, care în mod normal este de 1.20 m. a fost fixată de D-l Brânceni, pentru motive de confort, la 1.40 m.

In total luat, acest vas este un yacht de croazieră, extrem de solid construit, putând fi manevrat de un singur om și având cel mai mic corp posibil pentru dimensiunea dată de 30 m² suprafață de vele".

Scumpă „Marea noastră",

Răspund cu plăcere întrebărilor ce-mi pui referitor la scumpul și minunatul (pentru ori-ce proprietar, vasul său e o minune) meu yacht „Pinguin II".

După cum însăși numele său arată, el este o urmare a experiențelor făcute cu înaintașul său „Pinguin I".

Considerentele mai sus expuse de architectul Arthur Tiller din Berlin, sunt oare-cum o parafrazare a considerentelor mele când i-am supus problema și primele schițe. Dimensiunile generale și toate amănuntele de greement și amenajare interioară sunt fixate de mine. Am lăsat d-lui Tiller plină libertate asupra traseului liniilor (forma exactă a exteriorului vasului). Am discutat mult cu el și finalmente i-am cedat, — față de marea lui autoritate în materie — asupra a trei puncte, asupra cărora astă-zi îmi pare rău că am cedat :

a) *Forma catargului pe care o doream ușor arcuită (ca la Pinguin I) și pe care a cerut-o dreaptă.*

b) *Pescajul, pe care eu îl doream mai redus (0,30) și pe care el l'a sporit la 0,45, pentru motive mai sus expuse.*

c) *Felul instalării motorului auxiliar, căruia eu voiam să-i las posibilitatea înclinării în caz de lovire sau de fund prea plat și pe care el, pentru motive de soliditate a scheletului, l'a așezat la post fix. E drept că prin cei 15 cm. spor de pescaj, helicea se găsește protejată „ipso facto".*

Construcțiunea propriu zisă a fost făcută, conform dorinței mele exprese, în țară la firma „Nautica" din Reghin, după sistemul dublu-bordaj (diagonal și cu un strat intermediar de postav îmbibat cu ulei).

Sunt foarte mulțumit de această construcțiune care este solidă și de o etanșeitate perfectă.

„Pinguin " se găsește pe lacul Snagov unde mi-a procurat multe ceasuri de rară plăcere.

Obișnuitele mele expediții, pe mare și în marile lacuri din Dobrogea și Deltă, le-am făcut deocamdată, tot cu fidelul meu „Pinguin I".

Poate că vara aceasta, voi avea ceva mai mult timp să fac o expediție mai lungă.

Rămân cu plăcere la dispoziția cititorilor Mărei Noastre pentru ori-ce alte amănunte referitoare la acest vas sau la acela care formează obiectul propriilor lor visuri.

Ing. N. Iliescu Brânceni

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Chiurasatul *Repulse* după o şedere de 3 ani în Arsenal pentru modernizare care a costat numai 1.5 milioane lire sterline, a fost terminat şi va lua locul lui *Renown* în Meḑiterana, care va fi supus şi el în şantierele din Anglia unei voronofizări asemănătoare.
(Le Y. No. 2770).

☐ Crucişetoarele de 9.800 tone : *Hawkins, Vindictive, Effinghain, Frobisher* (ultimul ne-a vizitat şi pe noi acum câţiva ani) trebuiau să fie distruse după tratatul dela Londra din 1930. Amiralitatea a luat însă măsura de a le supune unor transformări care va ḑa posibilitatea de a fi trecute din categoria A în B. Armamentul de 190 mm. va fi înlocuit cu 152 mm. şi cu o baterie puternică de artilerie A. A. (Le Y. No. 2770).

☐ Actele de sabotaj, se pare că se ţin lanţ în marina britanică. Astfel, pe submarinul *L 54* în urma unui accident care a avut loc la 10. IV, s'a găsit la demontarea motoarelor, o cheie pentru şuruburi în unul din motoare. (Le Y. No. 2770).

☐ Noile proectile engleze de 406 mm. ale navelor ḑe linie, se spune că trec printr'o placă blinḑată de 305 mm. grosime, înclinată cu 30° faţă de traectorie, explodând apoi. (Le Y. No. 2770).

☐ Pachebotul englez de 59.599 t. *Majestic,* va fi scos la fer vechiu.

Această navă a fost construită de Germania înainte de război şi trebuia să se numească *Bismarck.*

După război a fost luată de către Anglia şi terminată.
(J. d. l. M. m. No. 893).

☐ La 1 Aprilie 1936 se găseau în construcţie, după statistica lui *Lloyd's Register,* 1.820.114 tone br. nave, ceace reprezinta cea mai riḑicată cifră din ultimii 5 ani. Din acestea 842.361 t. se construesc în Anglia (circa 220 nave), 317.053 t. în Germania (circa 107 nave), 150.662 în Japonia (40 nave)., 146.280 t. în Olanda, etc...
(J. d. l. M. m. No. 889).

☐ Incepe lupta dintre *Normadie* şi *Queen Mary* pentru fracţiuni de nod în viteză.

Până acum se spune, că rezultatele probelor lui *Queen Mary* nu au mulţumit pe deplin pe technicienii englezi cari sperau că cu cei 200.000 H. P. a aparatului motor, să obţină 34 noduri la probe.

Nu s'a putut trece însă, peste 32,84 noduri. Probele făcute până acum au dat succesiv : 29,95 n., 30.4 n., 30 n., 30,36 n., 30,5 n., 31,41 n., 32,14 n., 32,43 n., 32,84 n., 31, 98 n.

Media ultimelor probe este deci ḑe 32,52 n., iar a ultimelor două 32, 41 n.

La probe, *Normadie,* a atins 32.125 n., dar numai la 160.000 H.P.

In urma acestor rezultate, francezii speră că prin unele modificări la maşini, cari nu ar costa mai mult ca 10 milioane fr. fr. s'ar putea realiza 34 n., şi ar rămâne recordmanii vitezei şi posesori *Panglicei Albastre.*

(J. d. l. M. m. No. 890).

☐ Patru şantiere engleze au făcut până acum oferte pentru construirea unui al doilea Queen Mary. După toate probalităţile aceast nou pachebot se va numi *„King George".*

FRANŢA

☐ Crucişetorul *La Galissonnière* face dela 15 Aprilie până spre finele lui Mai, o călătorie spre câteva din porturile din Meḑiterana în scopul de a-i se verifica calităţile de anduranţă. (Le Y. No. 2770).

☐ Se ştie că *„Normandie",* cel mai mare pachebot francez, şi noi spunem chiar „din lume" deşi englezii nu vor să recunoască aceasta, după câteva curse spre New-York, intrase din nou în şantiere pentru a i se schimba elicele cu 3 aripi prin altele cu 4 aripi, şi alte moḑificări. Acum, lucrările au fost terminate, trepidaţiile ce se simţeau la pupa au fost eliminate, astfel că nava a reluat cursele.

Incepând din luna Iunie, va alterna în curse cu *Queen Mary,* graţie unui acord survenit între cele 2 societăţi de navigaţie.
(Le Y. No. 2772).

☐ Au început punerea la punct a maşinelor navei de linie *Dunkerque,* în radă la Brest.

GERMANIA

☐ Au început probele primului submarin de 750 tone, numit *U 25.*
(Le Y. No. 2770).

ST. UNITE

☐ Construcţiile navale continuă cu febrilitate. Până la 18 Aprilie s'au lansat un port-avion de 17.000 t., şi 2 distrugătoare a câte 1800 t. circa. Până la finele anului se vor mai lansa încă 16 nave (un port-avion, 4 crucişetoare, 8 distrugătoare, 3 submarine).

☐ Un recorḑ de traversare a Canalului Panama a fos stabilit de către distrugătorul *Manley,* cu 4 h. 52 m. (Le Y. No. 2770).

☐ Marina pavilionului înstelat e convinsă că numai navigând poate împinge la extrem instrucţia viitorilor ofiţeri.

Academia Navală avea la dispoziţia sa până acum 2 chiurasate pe care se îmbarcau viitorii ofiţeri pentru şcoală. Mărinḑu-se numărul acestor viitori ofiţeri, s'a mai pus la dispoziţia Academiei încă un chiurasat. Toate trei, în luna Iulie, vor ancora la *Cherbourg* în voiaj de instrucţie. Noi vom isbuti oare, în acest an, să putem trimite pe viitorii noştri ofiţeri, măcar la 600 mile depărtare de Constanţa ? (Le Y. No. 2772).

JAPONIA

☐ Guvernul a hotărât ca în materie de construcţii navale să se păstreze cel mai desăvârşit secret. De unde până acum, când se cerea Parlamentului fonduri se expunea caracteristicele fiecărei nave, pe viitor nu se va mai indica decât tonajul şi tipul.
(Le Y. No. 2770).

POLONIA

☐ Cele 2 distrugătoare comandate la şantierele *White,* vor avea 1975 t., 114 m. lungime, 11 m. lăţime şi 39 noduri viteză, 5 piese de 120 mm. şi 6 tuburi lans-torpile. (Le Y. No. 2770).

UNGARIA

☐ S'a constituit de către Ministerul de Comerţ şi Transporturi, *Societatea Regală Ungară de Navigaţie Danubiană şi Maritimă.* Capital 1 milion pengoe, deocamdată cu 2 nave, ce vor asigura un serviciu regulat între porturile ungureşti de pe Dunăre şi cele de pe coasta Siriei, Palestinei şi Egiptului. (J. d. l. M. m. No. 888).

GRECIA

☐ S'au comandat în Anglia 4 distrugătoare de 1200 tone, şi se svoneşte că acestei comenzi îi va urma o alta, de 4 submarine.

(Le Y. No. 2770)

Din ţară

☐ La 1 Mai 1936 a avut loc un al doilea examen de brevete pentru Marina Comercială întrucât o parte din candidaţi la primul examen se aflau în călătorie.

Au reuşit :

Pentru brevetul de ofiţer de bord cl. I.

Cociaş Vintilă, Manoilescu A., Mitrofan N.

Pentru brevetul de ofiţer provizoriu.

Iacobescu Marius.

Pentru brevetul de mecanic auxiliar : Tămâianu Ion.

Pentru brevetul de submecanic : Pârvu Petre, Jianu Ion.

Membrii noi ai L. N. R. : Din Bucureşti : Golumbovici N, Ionel Budişteanu, A. Minculescu, M. Manofu, Maria Mariofu, Zoe Golescu, Jovian Elena, Jovian Bruno, Jovian Sanda, Sctroenfel Marga, Rociu C. Windhager Ed., Mărăscu B., Gheorghiade P., Brancovici M., Brancovici G., Nicolaescu Gh., Ion Pitiş, Kinçler Em., Creanga H., Antonescu Dinu, Dimăncescu Octavia, Antonescu Mihai ; din Cernăuţi : Blum Paul ; din Mercurea Ciuc : locotenentu Chiram Ion, Platoş C., Teodorescu C., plut. Hristea Gh.

☐ La Constanţa, în ziua de 6 Mai s'a recepţionat lucrările abatorului de export de către o comisiune numită de Ministerul de Agricultură şi Domenii.

☐ O nouă comisiune numită de Ministerul Agriculturei, va pleca curând, spre a căuta pieţe de desfacere în porturile Mediterane pentru produsele abatorului de export.

☐ La Constanţa, se continuă lucrările pentru preîntâmpinarea incendiilor în bazinul de petrol al portului. Aceste instalaţiuni vor costa câteva zeci de milioane şi vor fi terminate la toamnă.

☐ In cursul lunei August se svoneşte că va sosi în Constanţa transatlanticul italian „Roma" de 33.000 tone. Nava vine cu excursionişti care după ce vor vizita România se vor îndrepta spre U. R. S. S.

După transatlanticul german *„Milwankee"* care ne-a vizitat la 1 Mai, *„Roma"* este al doilea pachebot ce depăşeşte 20.000 tone, ce intră în acest an în portul Constanţa.

Recenzii

Dr. C. A. Disescu : REPARTIŢIA ŞI VARIAŢIA NEBULOZITĂŢII IN ROMÂNIA.

Nebulozitatea este un element indispensabil în studiul climatologiei unei ţări. Din studiul ei se poate constata dacă clima a rămas aceeaşi sau s'a modificat, — şi cauzele modificării, — actuale sau locale, cu mijloace de îndreptare în ultimul caz.

Distinsul autor, subdirector al Institutului Meteorologic Central, din cercetări de documente şi observaţii personale într'un volum format mare de 75 pagini şi numeroase planşe, ajunge la concluzii foarte interesante.

Ciocârdel : MAREA.

O minunată lucrare oceanografică de popularizare, în care tânărul autor a expus toate problemele în legătură cu frământările undelor albastre.

Materia tratată într'un stil curgător, e împărţită sistematic, tratând la început de repartiţia apelor pe glob, adâncimea şi mijloacele de măsurare, apoi vorbind de relieful solului submarin şi compoziţia lor.

In al treilea capitol se vorbeşte de salinitatea, densitatea, compresibilitatea forforescentă, culoarea, lumina şi temperatura apei. In al patrulea de mişcările mării : valuri, maree şi curenţi ; în al cincilea e povestea luptei dintre ţărm şi mare, iar ultimul tragediile regiunilor polare, cu victoria omului.

Condiţiile de editare sunt la înălţimea valoarei textului : hârtie, clişee din care unele în culori, grafice, fac din lucrare aproape o operă cinematografică,

Cartea nu trebue să lipsească din biblioteca nici unui iubitor sau cercetător al apei.

Redacţionale

D. *Tacu Gheorghe,* N. F. R. Turnu Severin. Imputarea nu e îndreptăţită. Dacă aţi răsfoi colecţiile noastre, aţi vedea că ne-am ocupat, fie în articole speciale, fie în cronica „dela un număr la altul" de soarta tuturor marinarilor, unele articole scrise chiar de d. Măglaşu. Iar personal, în ziare şi în conferinţe, am arătat devotata colaborare a N. F. R.-ului în războiul cel mare.

* * *

Domnule Director,

In calitate de Român patriot al ţărei mele, fost sergent major în Geniu, tată la 8 copii toţi vii, din care azi 3 sub drapel, un căpitan, un plutonier Major şi un serg. furier iar mâine încă doi.

Dorind a figura atât subsemnatul cât şi cei doi copii elevi ai şcoalei superioare de arte şi Meserii ca membri ai L. N. R. şi fiind om bătrân şi sărac fără nici o avere cer să bine-voiţi a face cu excepţie o reducere de taxă pentru înscrierea mea şi a copiilor mei ca membri în Liga Navală Română.

Respectuos mulţumind pentru atenţiunea D-voastră.

Vă salutăm.

Cu toată stima

D-TRU TEODOSIU

Str. Tamburului 37, Militari-Bucureşti 6

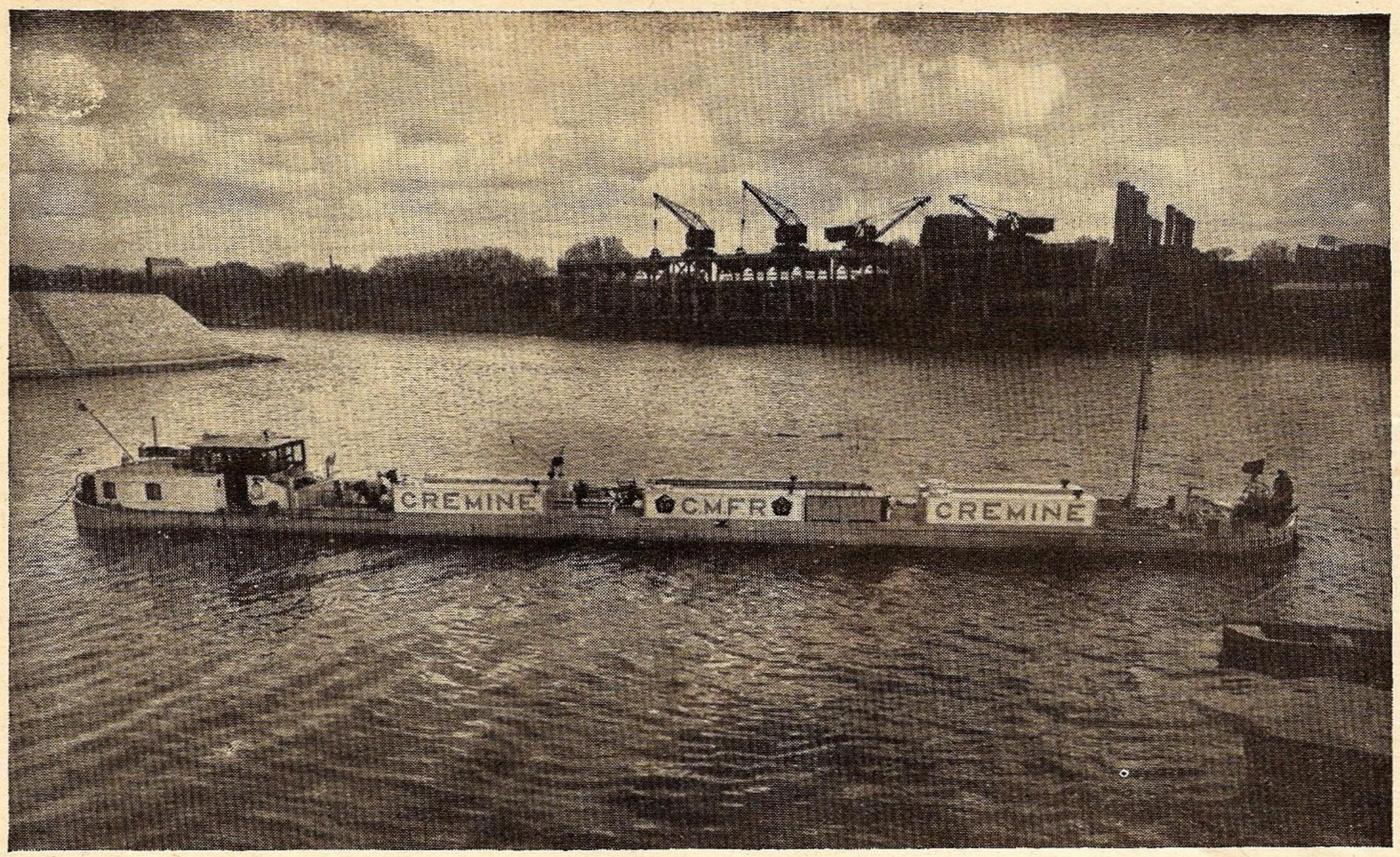
LIGA NAVALA ROMÂNĂ

organizează o mare excursiune la Porţile de Fier şi Cazane, T. Severin-Baziaş cu vizitarea în treacăt, a insulei Ada-Kaleh, pentru zilele de 27, 28 şi 29 Iunie (Sf. Petru şi Pavel).

Costul acestei frumoase şi neobositoare excursiuni va fi în jurul sumei de lei 1300.— de persoană în care se cuprinde:

Trenul Bucureşti - T. Severin-Bucureşti, (vagon special) masa de prim rang, hoteiuri, vaporul pe tot timpul excursiei, bacşişuri, etc.

Inscrieri şi informaţiuni suplimentare la sediul LIGII NAVALE ROMÂNE, Str. Eugen Carada No. 7 Telefon 349.08.



„CREDITUL MINIER“

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ PENTRU DESVOLTAREA INDUSTRIEI MINIERE

CAPITAL SOCIAL: LEI 605.000.000

ADRESA TELEGRAFICA: „CREDITMINIER“

SEDIUL: BUCUREŞTI III, B-DUL BRĂTIANU No. 16

Inspectoratul exploatărilor de petrol: Ploești, B-dul Independenței No. 28.
Stație de export: Constanța, Str. D. A. Sturdza No. 7.
Rafinării: Brazi (Prahova) și Doicești (Dâmbovița).
Șantiere: Moreni, Ochiuri, Gura Ocniței, Harsa, Chitorani, Viforata, Mărgineni.
Mine: Altan Tepe.

F I L I A L E :

„CREDITUL MINIER FRANCO ROUMAIN“

Société Anonyme Petrolifere
Capital: 35.000.000 frs.
PARIS, 8-e 57 Avenue Victor Emanuel III
Depozitare en gros: Rouen și Paris (Villequieur)

„A. P. I. R.“

Azienda Petroli Italo-Rumena — Roma
Azienda Petroli Italo-Rumena — Milano
Capital: 5.000.000. Lit.
ROMA: Largo Chigi, 19—MILANO: Largo Augusto, 7

„CREDITUL MINIER“

Oesterreichisch-Rumaenische Petroleum-Vertriebs-G.m.b.H
WIEN, III Rennwey 25
Rafinerii: La Droesing și Korneuburg
Stație de depozitare en gros la Praterspitz

„CREDITUL MINIER“

Deutsch-Rumaenische Petroleum-Vertriebs A. G.
MUENCHEN: 2 No. Prinzregentene-Strasse 6
Stație de depozitare en gros pe Dunăre: Deggendorf

„UNION“

Spolecnost pro obchod mineralnimi oleji
PRAHA: Hradebni 11 — Depozitare engros: Bratislava

„NILE OIL COMPANY“

ALEXANDRIA: 8 a Pacage Cherif
Depozitare en gros: Alexandria (Egipt)

„D. R. M. T.“

Deutsch-Rumaenische Motortankschiffarts G. m. b. H.
(Societate de transport Dunăreană)
Capital: 500 000 RM. Deggendorf a/D

CREMIN Benzină specială pentru automobile
(Cremine) Essence speciale pour autos

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMÂNIA	DACIA)	ROMÂNIA	(DACIA)	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA	DACIA	ROMÂNIA
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III	II	III	II	III	II
CONSTANŢA	Plec.	S-tă ora 23	S-tă ora 23	April. 25 „	Mai 2 „	Mai 9 „	Mai 16 „	Mai 23 „	Mai 30 „	Iunie 6 „	Iunie 13 „	Iunie 20 „	Iunie 27 „
ISTANBUL	Sos.	D-că » 15	D-că » 15	26 „	3 „	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „	21 „	28 „
	Plec.	Luni » 9	» » 18	26 „	4 „	10 „	18 „	24 „	1 Iunie	7 „	15 „	21 „	29 „
PIREU	Sos.	Marţi » 11	Luni » 19	27 „	5 „	11 „	19 „	25 „	2 „	8 „	16 „	22 „	30 „
	Plec.	» » 17	Marţi » 12	28 „	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „
BEIRUT	Sos.	—	Joi » 9	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
	Plec.	—	» » 11	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
HAIFA	Sos.	—	Joi » 17	30 „	—	14 „	—	28 „	—	11 „	—	25 „	—
	Plec.	—	V-ri » 10	1 Mai	—	15 „	—	29 „	—	12 „	—	26 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	Joi » 8	S-tă » 8	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	4 „	13 „	18 „	27 „	2 Iulie
	Plec.	„ » 17	„ » 17	2 „	7 „	16 „	21 „	30 „	4 „	13 „	18 „	27 „	2 „
HAIFA	Sos.	V-ri „ 15	—	—	8 „	—	22 „	—	5 „	—	19 »	—	3 „
	Plec.	„ „ 24	—	—	8 „	—	22 „	—	5 „	—	19 »	—	3 „
BEIRUT	Sos.	S-tă „ 6	—	—	9 „	—	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 „
	Plec	» „ 11	—	—	9 „	—	23 „	—	6 „	—	20 „	—	4 „
PIREU	Sos.	Luni » 10	Luni » 7	4 „	11 „	18 „	25 „	1 Iunie	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „
	Plec.	„ » 15	» » 15	4 „	11 „	18 „	25 „	1 „	8 „	15 „	22 „	29 „	6 „
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 12	M-ţi » 17	5 „	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „	23 „	30 „	7 „
	Plec.	M-ri » 14	M-ri » 14	6 „	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „	24 „	1 Iulie	8 „
CONSTANŢA	Sos.	Joi » 4	Joi » 4	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „	25 „	2 „	9 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz, atunci când necesităţile serviciului vor cre.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frș. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni.

U. C. M. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau închiriere (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

P/M.N.
12.

Vol. VIII pag. 48

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 6
IUNIE 1936
ANUL V

(1)
007/1100

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."
(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR DE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescăriе, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Infăptuiri şi cuvinte promiţătoare . . . . . *L. N. R*

Conferinţa navală dela Londra . . . . . *Cpt. V. Antonescu*

Bărcile la apă . . . . . ***

Hărţile marine din secolul XVI-XVIII . *Lt. Dumitrescu P. A.*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Queen Mary . . . . . ***

Excursia L. N. R. la Vâlcov . . . . . *Dr. A. Daia*

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila *Lt. V. Ionescu*

Coasta de Argint în antichitate şi felul descoperirei ei de cei vechi . . . . . *N. C.*

Cântec de leagăn . . . . . *Sofia Vlad-Rădulescu*

Din toată lumea . . . . . ***

† Căpitanul I. S. Zamfirescu . . . . . *Alexandru Daiu*

Informaţii — Noutăţi — Recenzii

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compiul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori, Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

05.10.1979. Dela bibliotheca comunelor rom. (R) Stirbei Dimitrie

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

MAGAZINE

ademiei 25, **10 %**.
mârdnn, 41, 5 %
Victori No. 81, **5 %**
automobile şi trăeducere.
educere,
r. *Grabroveni 10*,

educere.

) Telefon 356/22
ărie artistică.
z 7, 10% reducere

E

de sediul L. N. R

prezentat la Cassă
e persoană
"
"
film, elibera dela.

oană

ei, 20, developatul
mpărat 10 % la

ere

reducere

ere 20 %

Regală. specialităţi

l. Bulevard. Cuza

0 %
ole de parfumerie

10 %
aj 10 %
rol II, intrare 10%

cursala Str. Ştefan cel Mare: reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6*. 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

---

IMPORTANT

LIGA NAVALA ROMANA, ale cărei scopuri sunt bine cunoscute membrilor săi, în dorinţa de a desvolta gustul călătoriilor pe apă şi a face cât mai cunoscute frumuseţile ţării noastre, a hotărît organizarea, în vara aceasta, a o serie de excursiuni de plăcere, cu vaporul pe Mare şi pe Dunăre, în cele mai avantajoase condiţiuni.-

Prima excursiune, as/. căreia se dă o scurtă "dare de seamă" la pag. 103 al revistei de faţă, a avut loc la 21 - 23 Mai, în Delta Dunării (Veneţia Românească).-Asupra condiţiunilor de călătorie, din toate punctele de vedere, în cari s'a efectuat această excursiune nu insistăm aci, ci lăsăm cuvântul d-lor membrii cari au avut plăcerea să participe.-

De data aceasta ne facem o deosebită plăcere de a anunţa o nouă excursiune, tot cu vaporul pe Dunăre, pentru zilele de 18, 19 şi 20 Iulie, când sunt două sărbători (Duminecă şi Sf. Ilie), cu vizitarea insulei Ada-Kaleh, defileul Porţilor de Fier şi al Cazanelor până la Moldova Veche, de unde -cu autobuze- vom merge la pivniţele Domeniilor Reşiţa din Moldova Nouă, pentru a căror vizitare avem aprobarea specială a Dir. G-rale din Bucureşti.-

Costul excursiunei este de Lei 1.450, în care sumă se cuprinde: trenul, vaporul, autobuze, trăsuri, dormit şi masa pe tot timpul excursiunei.-

Locurile fiind limitate, înscrierile se primesc numai până la 15 Iulie, la Sediul Ligii Navale.-

05.10.1979. Dela biblioteca comunelor rom. (R) Stirbei Dimitrie

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
R. D.: 25% individual şi 50% „ „
F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

LUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
ATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

ĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
NION *Str. Ar. Briand, 6,* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

ESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
OTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
ALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
EST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
OFETARI Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%

LIBRĂRII

arul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
BRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

r. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59,* boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
ABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
R. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
RMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESOU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%
RFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

g. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
AŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
DIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10 %.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caleaei Victori No. 81,* 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi irăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Grabroveni 10,* 10 % reducere
POSTAVARIA ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

CINEMATOGRAFE

Intrerea cu *Bilete Permanente,* eliberate de sediul L. N. R
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană
AIDA — Cal. Rahovei „ 10 „ „
Intrarea în baza carnetului de membru L. N. R. prezentat la Cassă
BIZANTIN — B-dul Elisabeta lei 10 de persoană
FORUM — Piaţa Palatului „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „
Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, elibera dela. sediul L. N. R.
ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — Calea Victoriei „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari,* articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* reducere 10 %

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol 26
15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10 % reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85. 10% reducere.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi Militari, *Str Brăilei* 7: 10 % reducere,
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

PREDEAL

HOTEL PALACE reducere 20%

SILISTRA

RESTURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (10%)
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%)
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%)
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%)
IV. CIOLACOF. *Str. Regina Elisabeta 18* (10%)
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%)

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%)
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%)
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%)
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% raze 30%)
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. Str. G-ral Istrati 10* (20%)
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str.R. Ferdinand 30* (10 %)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% speciaţitâţi, 20% reţete)
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%)
FARM. V. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete)
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% rrţete)

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%)
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10 %)
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%)
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%)
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%)
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%)

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%)
INLESNIREA, lângă primărie (15%)
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%)
N. IVANESCU, *Str, Regele Ferdinand 4* (10%)
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferâinand 8* (10%)

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Feedinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament)

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%)
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%)

BIROURI TECHNICE

Petre Naghi *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. Dimitrof, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
Ceasornicăria Solomon B. Mose *Str. Reg, Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. Fotof, *Str. Turtucaea 17* (10%).
At. Casabof, *Piaţa Păcii 2* (10 %).
Blănăria Anghel Dobreanu, *Str. R. Ferdinand 16*, (18%).

FIERARIE

A. Plief şi Rusu Gheorghef, *Str. Turtucaia 33*, (10%).
Hristea Toneof, *str. G-l Hargem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. Ionescu, *str. Carol I 14* (5%).
„Progresul" *str. Transilbania 5* (15%.

Membri trebue să prezinte carnetele vizate pe 1936. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

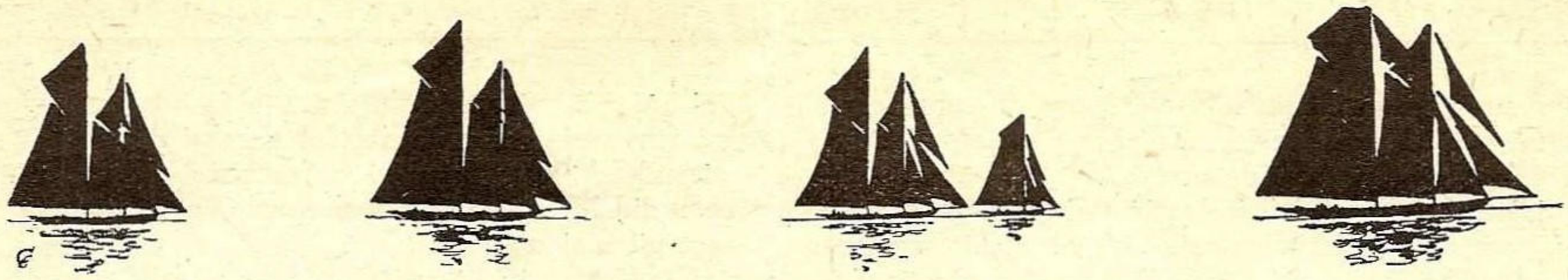
BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1936

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	„	ISSACCEA	„ 24.00	„
„	1.00	„	TULCEA	„ 21.30	„
„	4.00	„	ISMAIL	„ 18.30	„
„	7.00	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30	„
„	8.30	sos.	VÂLCOV	„ 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13, 30 şi sosește la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosește în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosește în Bucureşti la ora 13,25. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —



Infăptuiri şi cuvinte promiţătoare

A. S. R. Principele Nicolae printr'o lapidară deviză, a trasat linia de conduită a cercetaşilor noştri : *„Fapte, nu vorbe"*. Dar şi vorbele, când sunt rostite de un monarh, sunt o chezăşie că, cu dregători înţelegători, se vor transforma în fapte.

Dacă cercetăm ultimele evenimente din ţară, avem fericirea să constatăm că dela cuvinte s'a trecut la fapte,— primele privind viitorul pe care-l dorim cât mai apropiat, iar faptele dovedind începutul realizărilor.

DELFINUL

In primul rând e ridicarea pavilionului naţional pe cel dintâi submarin românesc. *„Delfinul"* şi pornirea lui spre ţară cu echipaj românesc.

Submarinul e nava impusă ţărilor sărace, care nuşi pot permite luxul navelor de linie, dar se tem a fi atacate de ele. Nevoia lor s'a simţit de mult şi încă înainte de război s'a adunat prin subscripţie publică deschisă de ziarul „Universul" aproape trei milioane lei aur.

Din această sumă s'a comandat cu un milion un submarin în Franţa, — restul rămânând depus la C. D. E. Venind războiul, submarinul a fost luat de francezi, iar milionul a servit la plata muniţiilor noastre fabricate acolo.

Şi au trecut ani, ca în fine să se împlinească visul subscriitorilor, visul ţării, ca primul *delfin* să ia fiinţă.

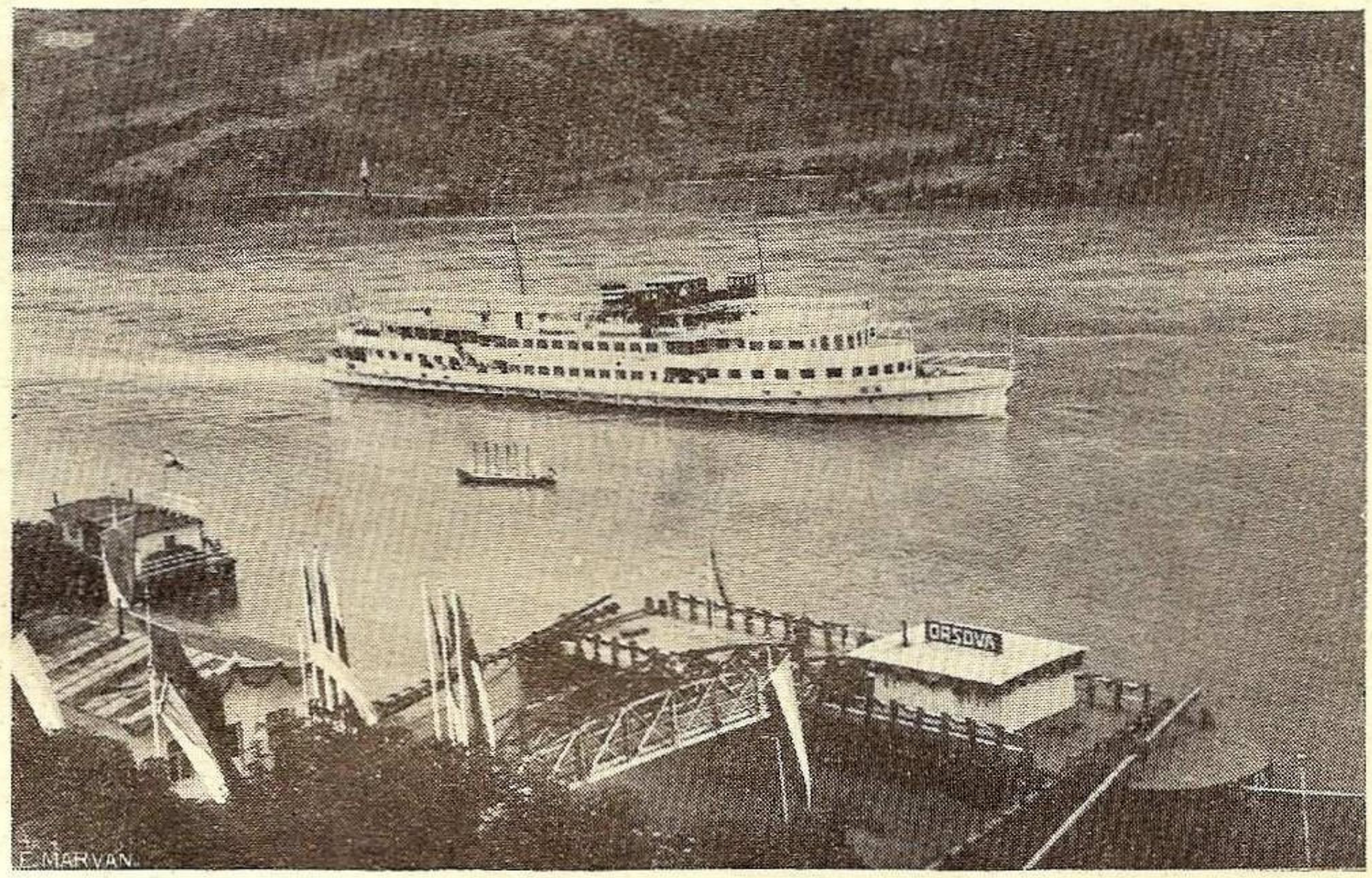
Nu ştim încă ce se va spune la botezul nouei unităţi — ne mângâiem însă cu speranţa ca ea să fie urmată şi de altele, fiindcă „cu o floare nu se face primăvară". Un singur submarin e egal zero, — *trei submarine abia e egal cu unul*. Actualul va servi de şcoală românească pentru formarea personalului celor ce vor veni, vor trebui să vină cât de curând. Să nu uităm că vecinii noştri dela Sud au comandat două în Germania, iar echipaje pentru trei sunt trimise de un an în aceiaş ţară.

Salutăm cu emoţie şi bucurie sosirea primului *Delfin*, — dea Domnul ca după el să vie ceata întreagă.

VAPORUL „REGELE CAROL II"

O altă înfăptuire e îmbogăţirea parcului marinei noastre comerciale cu o nouă unitate : *„Regele Carol II"*. Pe lângă faptul în sine, bucuria şi mândria ne este sporită prin aceia că concepţia şi execuţia e pur naţională. Inginerii noştri au ticluit în chip original planurile, inginerii noştri le-au realizat în şantierul românesc dela Turnu Severin.

Mare, — cel mai mare vapor fluvial din lume, — solid, elegant până la cochetărie, confortabil şi rapid, iată în câteva cuvinte calităţile noului vapor. Dacă englezii se mândresc cu *„Queen Mary"*, — noi trebue şi mai mult să ne mândrim cu *„Regele Carol II"*, fiindcă am făcut dovada că suntem în stare a fi şi englezi când ni se dă posibilitatea.



Vaporul «Regele Carol II» trecând prin faţa Orşovei.

Corp solid de oţel, compartimente etanşe, motoare Diesel, cârmă cu 5 pene, punţi de promenadă, cabine de lux cu băi, telefoane, radio, restaurant-grădină, bar, dancing, am putea spune un *„Queen Mary"* sau *„Normandie"* în miniatură.

Nu putem trece cu vederea numele celor cari au înfăptuit această podoabă a N. F. R.-ului : d. Inginer Toma Gâlcă, Inginer Bedreag, directorul şantierului, Ing. Bărdeanu V. Gh. şi Marcel Goliger din corpul technic al şantierului.

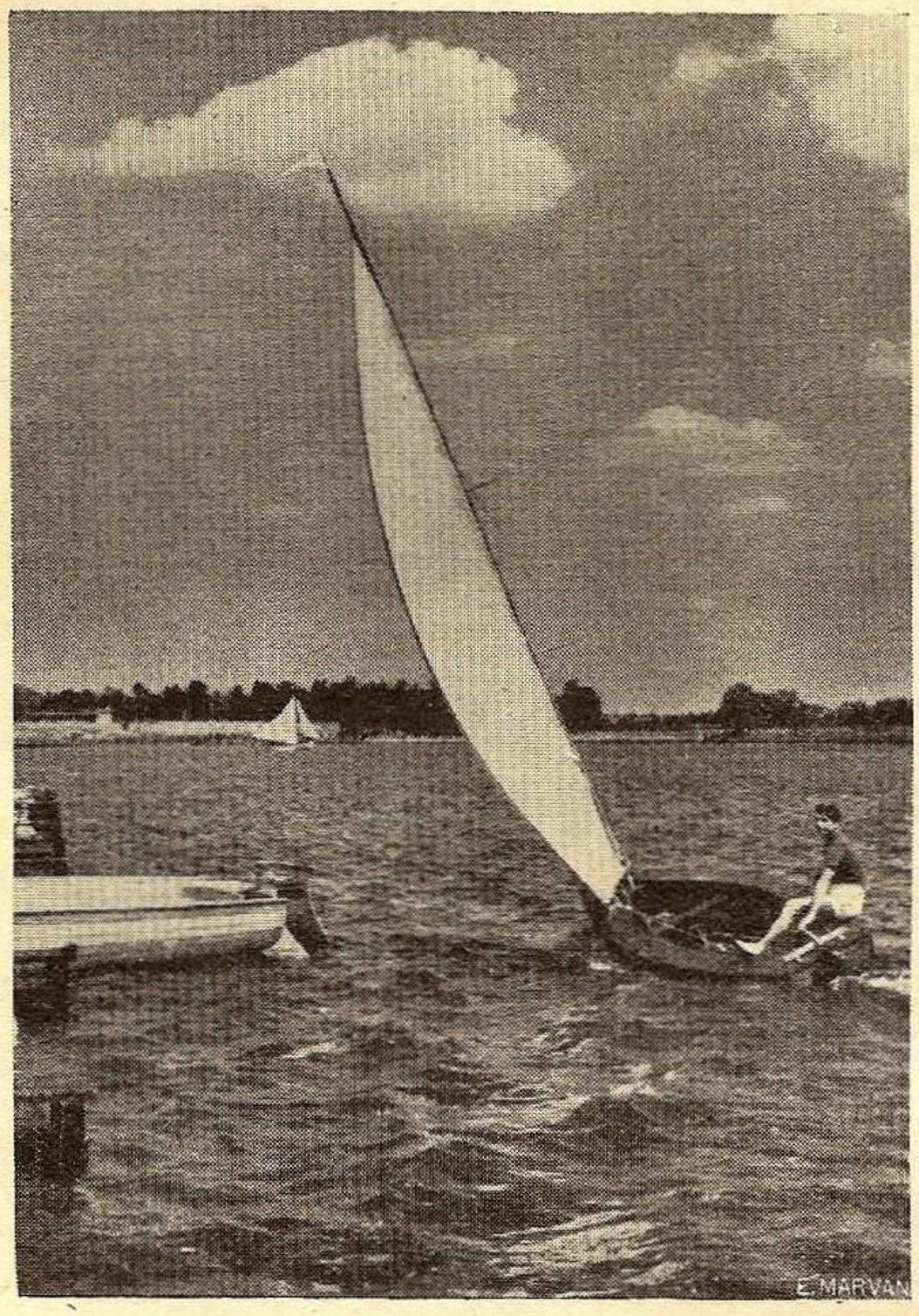
Dar... şi aci e un dar, — opera nu poate fi desăvârşită decât atunci când vom mai avea încă cel puţin două unităţi, ca să asigure traficul regulat până la Viena, cu încă unul rezervă pentru anualele revizuiri şi eventualele re-

parații neprevăzute. Se repetă cele spuse la submarin : *O singură navă de pasageri egal nici una, — abia* TREI EGAL UNA ! Și cât mai de grabă.

D. ministru *Franasovici,* fiul primului director al șantierului, care acum câteva decenii a construit vaporul *„Principele Carol"*, a arătat în cuvântarea sa că această unitate e prima dintr'o serie de patru. Să nădăjduim că seria nu va întârzia a se completa.

Avem chiar siguranța, odată ce M. Sa Regele, Augustul nostru Președinte a rostit urarea :

„Fie ca programul să fie continuat de toți și dus la bun sfârșit. Aceasta este în ziua de azi urarea cea mai fierbinte pe care o fac marinei noastre comerciale".



La Mamaia sau Balcic? Nu ! Pe lacul Herăstrău !

Un mai frumos îndemn și o mai frumoasă urare nici că se poate : *împlinirea programelor*, cari vor da putința afirmării noastre pe apele noastre. Căci „Marea și Dunărea nu sunt ale celor cari le au, ci ale celor cari știu să le folosească".

MINUNEA DELA HERĂSTRĂU

Și nu greșim când celei de a treia înfăptuiri îi zicem „minune". Din niște lacuri mlăștinoase, pline de stuf, cu apă infectă provocatoare de paludism, — ca din basme a răsărit un lac sănătos, atrăgător, care, după ce se va înfăptui întreg programul, va da putința prăfuiților bucureșteni să se creadă la Mamaia și să guste farmecul celui mai sănătos și plăcut sport, — canotajul.

Opera se datorește d-lui Primar Donescu, care „în doi ani a făcut ce nu s'a făcut în 29" și d. Inginer Caramfil, subsecretar de stat al aerului și membru în comitetul L. N. R. Fiind și în fruntea U. C. B.-ului, după splendidele realizări dela Snagov, s'a gândit și la bucureștenii mai umili.

Captând apa Ialomiței, îndreptând-o prin canale cu ecluse în Colentina, creând un rezervor de compensație la Buftea, s'a asigurat un debit de peste 300 milioane m. c.

Lucrările au început din 1934, terminându-se în 1935 barajul care va servi de regulator, iar în anul acesta asanarea lacului Herăstrău, cu o suprafață de 80 hectare, un volum de apă de 2.400.000 m. c., o adâncime de 2—5 m. cu o priveliște admirabilă care desăvârșește parcul național.

In campania 1936/37 se vor asana lacurile Băneasa, Floreasca și Tei cu o suprafață de 150 hectare, o lungime de 5 Km. și lățime de 600 m. Va veni apoi rândul lacului Fundeni și în fine, prin Dâmbovița se va realiza legarea capitalei cu Dunărea .

Lucrările au fost conduse de d-nii: Ing. *T. Rădulescu,* directorul general al U. C. B., Ing. *Dorin Pavel* și Ing. *D. R. Corbu,* șeful serviciului lucrărilor noui.

Din nimic, din mlaștini infecte, a răsărit o mare cu cheiuri, cu bărci de diferite mărimi și tipuri, cu rame, vele și motor, — lipsește deocamdată vaporul de curse.

Din punct de vedere al educației prin sporturile de apă, nici nu ne putem da seama ce va însemna „minunea" dela Herăstrău.

Bucureșteanul își iubește capitala, — dar e dornic să răsufle în aer curat, la mal de apă.

Cei bogați se împrăștie la munte sau mare, — unii la munte și la mare. Cei săraci se mulțumesc cu parcul Carol, Cișmigiu, rare ori Snagov. Acum vor avea la doi pași parcul național și mai ales lacul, cu spațiu, cu aer, cu lumină, cu apă, mai ales cu apă.

Va veni vremea și la noi ca Dumineca familii întregi, dela a funcționarului de birou, până la a funcționarului comercial, a încasatorului de tramvai, elevul de liceu, să plece cu barca în spinare sau să-și găsească barca la mal și să guste din plin binefacerile canotajului, farmecul pânzelor, repausul campingului.

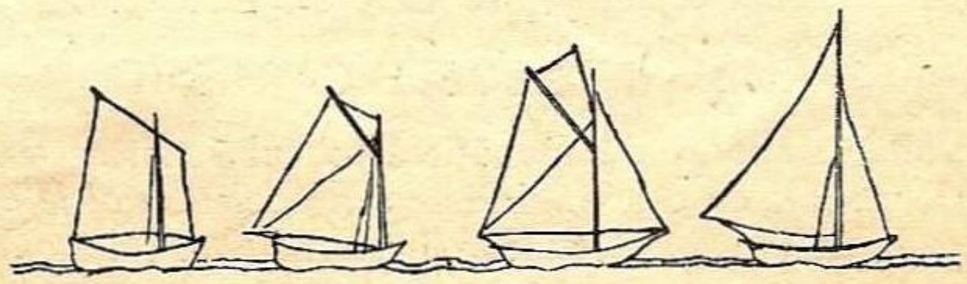
Imbolduri, dorinți erau, — lipsea putința. De acum avem marea la doi pași, bărci cu chirie, putința de a folosi apa cu bărci proprii.

Liga Navală, sprijinitoarea tuturor sporturilor pe apă, în strânsă colaborare cu Primăria Capitalei și U. C. B. va căuta să desvolte acest sport în special printre tineretul școlar și cercetășesc, după un program studiat de mult dar, din lipsa apei, nerealizat până acum.

*

Trei realizări românești, trei începuturi promițătoare, pe care Liga Navală le salută cu bucurie, încrezătoare în ziua de mâine, cu cât mai multe submarine, cu cât mai multe vapoare, cu cât mai întinse lacuri, ca din inima Bucureștilor, pe Dunăre și pe mare să se înalțe imnul apelor românești, folosite de români.

L. N. R.



Conferinţa navală dela Londra

— Rezultate —

Cpt. N. ANTONESCU

tudiul d-lui Slt. Eugen Botez, apărut în Marea Noastră (No. 1. 1935), a sintetizat circumstanţele, atitudinile şi anumite perspective ale Conferinţei ce avea să aibe loc în iarna 1935—1936. Cronicele din numerile anului 1936, ale „Mărei Noastre" au arătat pe scurt tendinţele, antagonismele şi mersul — sau mai bine zis, stagnarea conferinţei.

In cele ce urmează ne vom ocupa de rezultatele la care s'a ajuns şi cari sunt concretizate prin noul *„acord naval asupra limitării înarmărilor navale"*, încheiat la Londra la 25 III, 936.

Pentru a nu se mai repeta lucruri deja spuse, socotesc, că revederea chestiunei aşa cum este expusă în No. 1 al revistei ar trebui făcută, înainte de a se trece la cele ce urmează.

* * *

Conform prevederilor tratatului naval dela Londra din 1930 înaltele părţi contractante erau de acord ca în anul 1935 (un an înainte de expirare) să se întrunească o nouă conferinţă pentru înlocuirea şi lărgirea prevederilor vechilor tratate.

Pentru a se atinge cu succes acest scop şi pentru a se cunoaşte şi soluţiona din timp propunerile ce aveau să se facă de fiecare putere participantă, guvernul englez a luat în anul 1934 iniţiativa ţinerii unor conversaţii preliminare.

Cu aceea ocaziune s'a constatat marile diferenţe existente între tezele susţinute de ţările respective.

— o erarhie între flotele Angliei, Statelor Unite, Japoniei, Franţei şi Italiei după coeficienţii cunoscuţi.

— un angajament de a nu construi — în timpul celor 14 ani ce urmau — decât un tonaj fix de cuirasate, portavioane, crucişetoare, distrugătoare şi submarine.

Cu alte cuvine se înlătura, pentru această durată, orice întrecere, fiecare putere acceptând — mai mult sau mai puţin voioasă — clasamentul stabilit.

CARI ERAU NEMULŢUMIRILE ŞI REVENDICĂRILE PUTERILOR NAVALE, IN PERIOADA CE URMĂ ACESTOR ACORDURI ?

a) Anglia consimte cu greu la egalitatea cu Statele Unite ;

b) relaţiile dintre Statele Unite şi Japonia erau astfel încât prima putere aprecia ca prea mare coeficientul acordat celei de a doua, iar aceasta reclama cu tărie că, prin clasificarea făcută, se tindea la gâtuirea ei ;

c) Franţa arătă nenumăratele şi întinsele interese cari îi comandau să fie prezentă, pentru apărarea lor, în Mediterană, în Atlantic şi în marea Nordului — cum şi în depărtatele colonii. Consideră deci ca insuficient tonajul repartizat, conform coeficientului stabilit, faţă de prezenţa flotei italiene în Mediterană şi de a celei germane — abia renăscute — în Marea Nordului.

d) Italia, se socotea din nou nedreptăţită, iar stăpânirea intrărilor în Mediterană (Gibraltar şi Suez) de către Anglia era echivalată cu o tentativă de sufocare.

In faţa acestor nemulţumiri, Japonia, după celelalte acte liberatoare de angajamentele internaţionale, luă iniţiativa denunţărei tratatelor navale.

Compararea principalelor propuneri comunicate în 1934 la Londra la Conferinţa preliminară.

	PROPUNEREA	ANGLIA	STATELE UNITE	JAPONIA	FRANŢA	ITALIA
I	a) Limitarea cantitativă	Resping principiul limitărei pe tonaj global		Limitarea pe tonaj global, repartiţia liberă pe categorii.	Determinarea tonajului necesar, e funcţie de nevoile fiecărui stat 2)	Teoria securităţii relative (marina italiană egală cu cea mai tare flotă pe continent (Fr)
			Reducere pe categorii cu 20 %			
	b) Paritate în securitate menţinerea rap 5-5-3-1,75	Menţinere	Menţinere	Abolirea raportului 1)	Abolirea raportului	
	c) Separarea armamentelor navale în ofensive şi defensive	Contra 3)		Desfinţarea aviaţiei navale ofensive : reducere pe categorii defensive : reducere globală	Fixarea numărului crucişătoarelor funcţie de liniile de comunicaţii 4)	
	d) Nu doreşte sporirea flotei ci	Sporirea numărului crucişătoarelor 5)	limitarea tonajului pe categorii	Paritate cu Anglia şi Statele Unite limitarea înarmărilor până la nivelul admis de ea (tonajul său)	limitarea globală a tonajului	Paritate cu flota franceză
II	Limitarea calitativă a) cuirasate b) crucişătoare etc.	Reducerea tonajului unitar Deplas. 25000 tone Artilerie 305 Deplas. 7000 tone	Menţinerea tonajului unitar maxim (în limitele din 1922) Depl. 35000 Art. id. ev. 406 „ 10000	Nave cu mică rază de acţiune Artileria însă superioară crescând prin scăderea primei	25000 tone 340 m/m	Admite reduceri unitare deşi are în construcţie nave de 35000
III	Submarine	Desfinţare	Desfinţare	Menţinere	Menţinere	Menţinere
IV	Argumente	5) apărarea comunicaţiilor.		1) egalitate în armamente pentru a avea egalitate în securitate. prestigiu naţional.	2) Apărarea în Mediterana, Atlantic, m. Mânecei. 4) linii lungi de comunicaţii.	
		3) Cuirasatele şi crucişătoarele nu sunt considerate ca arma ofensive.				

CARI ERAU TRĂSĂTURILE DOMINANTE ALE VECHILOR ACORDURI ?

Acordurile dela Washington — 1922 — şi Londra — 1930 — stabiliseră :

Aceasta avu loc la 29 Dec. 1934.

In această ciocnire de interese maritime, insistăm un moment asupra preponderenţei pe mare a *ţărilor insulare*. Astfel, Anglia deţine supremaţia pe mare de câteva sute de ani şi în mod incontestabil, după Trafalgar (1805), deasemenea Japonia îşi afirmă şi

ea această stăpânire în extremul orient — un secol mai târziu — după Tsushima (1905).

Substratul politic al conferinţei dela Londra se desemna destul de clar în tendinţa de cucerire a puterilor insulare asupra continentelor şi în aceia de cuceriri în Africa ale unelor puteri continentale.

Avem deci o *problemă a Pacificului,* unde se întâlnesc interesele a *două puteri insulare :* Anglia şi Japonia şi a trei puteri continentale : Statele Unite, Franţa şi Rusia Sovietică.

Politica navală japoneză în această privinţă pare a avea la bază principiul *two powers standard,* adică de a avea o flotă capabilă să facă faţă — în extremul orient — celor 2 flote mai puternice la un loc (ale Angliei şi Statelor Unite).

Există deasemenea o *problemă a Atlanticului,* de care sunt strâns legate : *problema M. Mediterane* şi aceia a *Mării Nordului.*

CUM AU DECURS DESBATERILE ?

Conferinţa a lucrat, cu destul de mari întreruperi, dela 9 Dec. 1935 până la 25 Martie 1936.

Au fost reprezentate la conferinţă : Anglia (cu 5 dominioane şi statul liber Irlandez), Franţa, Italia, Japonia şi Statele Unite.

Scopul general propus era — în principiu — identic acelui vizat de conferinţele precedente, adică : *uşurarea poverii înarmărilor navale şi stabilirea unui nou acord naval între ţările reprezentate.*

Conferinţa urmărea deci o limitare a înarmărilor navale din punct de vedere : *cantitativ,* unde avea de rezolvat chestiunea raportului de forţe între diferite categorii de nave ale puterilor participante şi unde multe din aceste puteri susţineau *paritatea ; — calitativ,* unde urmau să fie discutate şi limitate caracteristicile fiecărei categorii de nave, printre care chestiunea deplasamentului cuirasatelor şi armamentului lor prezenta un punct foarte dificil.

Deşi era anunţat că scopul conferinţei se va reduce la discutarea şi rezolvarea problemelor tehnice navale, totuşi s'a putut observa că lucrările conferinţei au fost simţitor influenţate de marile probleme, cu caracter politic internaţional, determinate de ciocnirea intereselor contrare ale puterilor participante, după cum s'a văzut mai sus. Astfel :

— problema politică a Pacificului, modificată prin acţiunea Japoniei în Nordul Chinei ;

— problema mediteraniană, devenită acută prin conflictul Italo-Abisinian şi prin tensiunea anglo-italiană ;

— problema mării Nordului, legată strâns de armarea febrilă a Germaniei şi de renaşterea flotei sale, au frânat mersul conferinţei, încă îngreunat de diversitatea problemelor ce trebuiau soluţionate.

Dela început s'a putut vedea că, pretenţiunile japoneze de obţinerea parităţii cu Statele Unite şi cu Anglia, aveau să pericliteze bunul mers al conferinţei.

Pentru a se înlătura acest punct nebulos al ei s'a luat în discuţie imediat teza japoneză, — urmărindu-se dacă nu completa rezolvare a ei, cel puţin găsirea unui *acord provizoriu* cu caracter de *amânare* a soluţionării problemelor puse şi nerezolvate.

Desbaterile au continuat, fiecare delegat expunând tezele făcute cunoscute mai d'inainte.

In sesiunea din Ianuarie conferinţa se clătina serios, chiar dela începutul ei. Delegaţia japoneză duce iniţial tratative separate cu Anglia — în afara conferinţei — pentru a se lămuri propunerile japoneze.

Anglia face eforturi să salveze conferinţa.

Japonia, vrea însă *paritate,* fără de care simte că expansiunea sa în extremul orient poate fi stăvilită de o înţelegere anglo-americană, sprijinită eventual de Rusia.

Înţelegerea între Anglia şi America era posibilă, întrucât interesele acestor ţări pot fi lezate de Japonia. In special, atitudinea Angliei, care până acum nu se opusese expansiunei japoneze, este influenţată de curentul destul de ostil al Dominioanelor faţă de Japonia. Dacă nu s'ar ţine seamă de acest curent, Anglia ar risca să vadă, mai curând sau mai târziu, Dominioanele aruncându-se în braţele Statelor Unite. Deci, apărându-şi interesele, Anglia începeà prin a susţine Dominioanele, direct interesate în chestiunea Pacificului.

Japonezii cer, în cele din urmă un vot asupra propunerii lor, înţelegând să nu mai discute celelalte chestiuni până ce nu se va satisface cererea lor de *paritate* şi, ameninţă cu retragerea.

Cererea fiind respinsă, delegaţia japoneză s'a retras la 16 Ianuarie, lăsând *observatori.*

Conferinţa a continuat numai între celelalte patru puteri.

Aceasta înseamnă în fond că ea lucra în trei, întrucât era puţin probabil ca Statele Unite să nu urmărească — indiferent de ce avea să se hotărască la această conferinţă incomplectă — atitudinea şi libertatea de acţiune ce'şi luase Japonia.

Preocuparea anglo-americană, în urma retragerei Japoniei dela conferinţă şi faţă de izolarea acesteia, desvăluie tot mai mult partea politică a problemei Pacificului, care — clarificată oare cum prin programul de colaborare din 1922 — rămâne de acum efectiv deschisă [1]).

Problema Pacificului era deci deschisă în toată întregimea ei.

O cursă a înarmărilor — cu toată limitarea provizorie propusă de Anglia şi Franţa prin comunicarea programelor — era considerată deschisă.

Este de văzut în ce măsură Japonia — care cu eforturi financiare imense îşi constituise o flotă cu totul modernă şi foarte apropiată de plafonul admis în acordul dela Washington — va mai putea urmări această cursă a înarmărilor, vestită imediat de nouile programe de construcţii navale ale Angliei şi Americei.

Statele Unite şi Anglia se găsesc în faţa unei Japonii, deslegată de orice angajament internaţional şi care face o politică imperialistă, voind a atinge un important nivel în înarmările navale.

Această ţară cheltueşte 47% din buget pentru nevoile flotei sale. Se crede însă că ea nu va putea continua aceste apăsătoare sarcini financiare. In schimb, s'ar putea întâmpla ca Japonia să ofere alte surprize în domeniul construcţiilor navale, pentru a realiza o superioritate locală faţă de cele două flote de care s'ar teme eventual.

In astfel de condiţiuni chestiunea reorganizării şi întăririi bazelor navale americane şi engleze din Pacific, cât şi examinarea — de aproape — a politicei japoneze în China, sunt primele obiective pe care Anglia şi Statele Unite vo rtrebui să le urmărească împreună. De aceea acordul separat anglo-american care era aproape sigur că se va încheia, s'a şi încheiat deodată cu lucrările conferinţei.

Chestiunea *limitării cantitative* suferise un eşec. In locul unei limitări precise s'a admis propunerea franceză referitoare la comunicarea anticipată a programelor de construcţii navale.

Chestiunea limitării calitative a ajuns înfine la unele rezultate. In privinţa determinări caracteristicelor cuirasatelor discuţiunile au trecut prin multe puncte dificile.

Vom vedea mai jos rezultatele.

Acordurile stabilite ar trebui *însă acceptate* atât de *Japonia* cât şi de Italia şi celelalte *state, nereprezentate* la conferinţă, pentru a se putea zice că s'a realizat un *acord general.*

REZULTATE.

Tratatul naval ce s'a încheiat conţine 32 de articole grupate în 5 părţi — şi 2 protocoale — referindu-se la chestiunile de mai jos :

— *Partea I,* cuprinde definiţiile diferitelor categorii şi subcategorii de nave.

Primul articol „Definiţii" precizează înţelesul termenului *„deplasament tip"* pentru nave de suprafaţă şi submarine [2]).

---

[1]) Prin retragerea Japoniei din Liga Naţiunilor acest acord fusese sdruncinat.

[2]) *Deplasamentul tip al unui bastiment de suprafaţă* este deplasa-

Se deosebesc următoarele categorii (clase) şi sub categorii de nave :

1. *Bastimente de linie* (termen de serviciu 26 ani dela terminarea construcţie):

a) cu deplasament tip mai mare de 10.000 tone, artilerie superioară calibrului de 203 mm.,

b) cu deplasament tip sub 8.000 tone, artilerie superioară calibrului de 203 mm.

2. *Portaeronave* (20 ani) :

a) cu punte pentru decolare şi aterisaj,

b) fără punte de decolare şi aterisaj.

3. *Bastimente uşoare de suprafaţă,* având deplasamentul tip cuprins între 100 tone şi 10.000 tone şi artileria inferioară calibrului de 203 mm., se subîmparte în nave cu :

a) artilerie superioară calibrului 155 mm.,

b) deplasament tip mai mare de 3.000 tone, artilerie până la calibru 155 mm.,

c) deplasament tip sub 3.000 tone, artilerie până la calibru de 155 mm.

Termen de serviciu 16 ani pentru a şi b dacă sunt construite până la 1. I. 920 ; 20 ani după această dată. 16 ani pentru subcat. c.

4. *Submarine* (13 ani).

5. *Nave mici de luptă,* sunt vase mici de războiu — diferite de navele auxiliare, cu deplasament tip între 100 şi 2000 tone şi cari nu au vreuna din caracteristicile următoare :

a) artilerie superioară calibrului de 155 mm.,

b) dispozitive de lansat torpile,

c) viteza mai mare de 20 noduri.

6. *Nave auxiliare* sunt navele făcând parte din flota militară, al căror deplasament tip este mai mare de 100 tone, întrebuinţate în mod normal pentru :

serviciile flotei, transporturi de trupe sau orice alte întrebuinţări, diferite de cele ale navelor de luptă şi cari *nu au :*

a) artilerie cu calibru superior 155 mm.,

b) mai mult de 8 tunuri,

c) dispozitive de lansat torpile,

d) protecţie prin plăci de blindaje,

e) viteza superioară la 28 noduri,

f) amenajări — în principal — pentru a pune în acţiune aeronave în mare,

g) dispozitive de a lansa mai mult de 2 aeronave.

7. *Nave mici* sunt considerate acele cu deplasament tip până la 100 tone.

Partea II fixează limitele calitative adoptate pentru fiecare categorie de navă, astfel :

1. *Bastimentele de linie* sunt limitate la deplasament de 35.000 tone, dar se interzice până la 1943 să se construiască între 8000 şi 17.500 tone ; calibrul armamentului lor trebue să fie cuprins între 254 mm. şi 356 mm. (calibrul maxim ar fi de 406 mm. în cazul când Japonia sau Italia n'ar adera la calibrul 356 mm. înainte de intrarea în vigoare a tratatului său în orice caz până la 1 Aprilie 1937).

Menţinerea acestor caracteristici pentru navele de linie, a fost determinată de cererea insistentă a Statelor Unite faţă de necesitatea de a opera eventual peste Pacific.

Scoborârea calibrului maximum al artileriei acestor nave dela 406 la 356 este condiţionată de admiterea acestei clauze de către Italia şi Japonia. Pare puţin probabil însă ca Japonia să adopte această limitare, întrucât, socotind să acţioneze în mările Extremului Orient, ar prefera să sacrifice raza de acţiune pentru a avea superioritatea în artilerie.

2. *Port aeronavele* sunt limitate la 23.000 tone, cu tunuri (10) de 155 mm.

3. *Crucişetoarele* (categoria nave uşoare de suprafaţă), sunt limitate la 8000 tone deplasament tip, artilerie calibru maxim 155 mm.

Această reducere a fost cerută stăruitor de Anglia, care după ce a obţinut-o, a reuşit să facă să se adopte propunerea de a nu se construi nimic între 8000 şi 17.500 tone.

Această interdicţie este dictată de nevoia de a nu se surclasa aceste unităţi astfel limitate.

Deplasamentul tip de 18.000 tone este acela dela cari se poate avea pe o navă reunirea unui armament serios cu o apărare acceptabilă.

Construcţia costisitoare a crucişătoarelor de 10.000 tone cu tunuri de 203 mm. e suspendată, printr'un acord comun, dacă o altă putere — care nu a aderat la tratat — nu va construi astfel de nave.

După cum vedem tratatul prevede pentru cuirasate tipul ce convine politicei navale americane, iar pentru crucişătoare tipul cerut de politica navală britanică.

4. *Submarinele* sunt limitate la un deplasament tip de 2000 tone, artileria neavând un calibru mai mare de 130 mm.

Partea III se referă la comunicarea anticipată şi reciprocă a programelor navale.

Fiecare putere va face cunoscut celorlalte programul său anual în primele 4 luni ale fiecărui an. Cu 4 luni înainte de a se pune în construcţie vre-o unitate, se vor comunica caracteristicile sale detailate. Puterile se vor informa reciproc, pentru a evita surprizele în privinţa modernizărilor aduse vaselor în serviciu.

Aceste clauze referitoare la preaviz se referă şi la construcţiuni navale efectuate pentru o altă putere cum şi la modificările ce se aduc între timp navelor aflate în şantier sau cari se modernizează.

Partea IV, cuprinde clauze generale şi asigurătoare.

Partea V, se referă la clauze finale şi prevede o consultare diplomatică în anul 1940, pentru reducerea deplasamentului cuirasatelor.

Durata tratatului este fixată până la 31 Dec. 1942.

Protocolul semnării prevede consultarea semnatarilor în cazul când împrejurările s'ar schimba în perioada dintre data semnării şi data intrării în vigoare a tratatului, cum şi modalităţile de comunicarea informaţiilor reciproce până la intrarea lui în aplicare.

Protocolul adiţional exprimă speranţa că sistemul schimbului de informaţii va continua şi după expirarea tratatului.

In tratat nu au fost prevăzute clauzele referitoare la restricţiunile *războiului submarin,* pe motiv că această chestiune — de drept internaţional—nu poate fi înscrisă într'un tratat au caracter pur technic. Anglia a repetat declaraţia că tratatul rămâne deschis pentru a fi subscris ulterior de Italia şi Japona. Aceasta ar putea avea loc odată cu încheerea suplimentului de tratat naval anglo-german, în curs de negociere.

Intre Anglia şi Statele Unite s'au schimbat scrisori confirmând acceptarea *principiului parităţii celor două flote* şi asigurarea că, între aceste două State, nu se va produce nici o cursă de construcţiuni navale.

Cu ocazia semnării, delegaţii statelor participante au făcut declaraţiuni semnificative asupra realizărilor conferinţei.

---

mentul navei terminate, cu echipajul complet, maşini şi căldări, gata de luat marea având tot armamentul şi toate muniţiunile, instalaţiile echipamentul, aprovizionări apă dulce pentru echipaj, aprovizionări diverse, utilaje şi piese de schimb de orice natură pe care trebuie să le ia în timp de războiu, însă fără combustibil şi fără apă de rezervă pentru alimentarea maşinilor şi căldărilor.

Deplasamentul tip al unui submarin este deplasamentul navei terminate, la suprafaţă, (fără apa din compartimentele neetanşe) cu echipajul complet, aparatul motor gata de luat marea, având tot armamentul şi toate muniţiunile, instalaţiile, echipamentele, aprovizionările pentru echipaj, utilajul divers şi piese de schimb de orice natură ce trebuie să ia la răsboiu, dar fără combustibil, ulei de uns, apă dulce sau apă din balasturile de orice fel,

Tona este egală cu 1016 Kg.

Astfel: *Delegatul Statelor Unite* a regretat că nu s'a putut realiza *limitarea cantitativă.*

Delegatul Franţei a arătat decepţia că, în ceeace priveşte *limitarea calitativă,* s'a ajuns la cifre atât de mari ale deplasamentului cuirasatului.

Delegatul Italiei a arătat că, din cauza marilor concentrări de forţe navale britanice în Mediterana, nu poate — deocamdată — semna, întrucât apărarea ţărei sale nu permite acceptarea nici unei limitări.

In concluzie, după 4 luni de muncă tratatul se reduce aproape numai la o *prealabilă şi reciprocă informare în materie de construcţii navale.* Acest rezultat pierde încă din importanţă prin faptul că tratatul nu a fost semnat decât de 3 puteri navale.

Tratatul este considerat ca nesigur, fragil şi neaplicabil dacă la el nu vor adera şi celelalte puteri.

După cum am văzut una din preocupările de căpetenie ale Angliei, manifestată şi cu ocazia închiderii conferinţei, a fost aceia bazată pe consideraţiunea că tratatul încheiat pentru limitarea înarmărilor navale, este deschis pentru a fi semnat şi de celelalte puteri foste participante şi cari nu l-au semnat încă, Anglia mai urmărind în scopul întăririi celor stabilite la conferinţă:

— lărgirea acordului semnat, căutând să obţină adeziunea şi a celorlalte state neparticipante, mai ales în chestiunea: „comunicării anticipate a programelor navale şi a preavizului de construcţiuni".

— încheerea de pacte bilaterale cu unele marine nereprezentate la conferinţă, după modelul ameliorat al acordului anglo-german.

1) Pentru prima consideraţie se speră în adeziunea Italiei, după ridicarea sancţiunilor şi retragerea flotei engleze din Mediterana.

In ce priveşte Japonia, atitudinea ei nu s'a schimbat faţă de aceea adoptată în Ianuarie când s'a retras.

2) Pentru a se lărgi acordul stabilit, unele puteri străine (având marină), au primit o invitaţie de a studia „Tratatul naval dela Londra din 25 Martie 1936" şi a formula propunerile şi da adeziunea în cazul când vederile acelui guvern concordă cu cele cuprinse în tratat. O astfel de invitaţie a primit şi guvernul nostru.

3) In ce priveşte pactele bilaterale, Anglia a dat o deosebită atenţie Germaniei şi Rusiei.

a) ACORDUL NAVAL SUPLIMENTAR CU GERMANIA.

Incă din vremea când *Conferinţa dela Londra* nu se închisese se pusese chestiunea invitării Germaniei şi U. R. S. S. la lucrările conferinţei.

Contra invitării Germaniei, s'a ridicat în special Franţa pe motivul că *acordul anglo-german* este un *pact bilateral* şi nu este recunoscut juridiceşte de nici o altă putere; că problema înarmărilor germane pe mare, uscat şi în aer formează o chestiune unică ce trebuie discutată deodată. Era constatat că Germania nu este constrânsă nici de acordurile dela Washington, nici de cele dela Londra, de a construi nave mai mari de 35.000 tone sau de a depăşi celelalte limitări calitative. Anglia ar fi vrut să obţină pe calea *Conferinţei navale* o îngrădire în această privinţă, mai ales că *„tratatul" încheiat în Iunie 1935,* dacă nu conţinea aceste restricţiuni, avea o clauză care prevedea acordarea lui cu cele ce aveau să se stabilească la Londra.

Rapiditatea cu care Germania pune în serviciu unităţile sale navale, la scurt timp după ce anunţă lansarea lor, cum şi construcţia în secret şi a altor unităţi, a preocupat şi preocupă în mod serios Anglia.

In acest scop, paralel cu ultimele lucrări ale Conferinţei navale, guvernul englez a început tratative cu Germania pentru încheierea unui *tratat bilateral-suplimentar* acordului naval dela 18 Iunie 1935 în acord cu încheierile Conferinţei navale.

Acest tratat ar prevede între altele că schimbul de comunicări asupra programelor navale să se facă numai între Anglia şi Germania.

Semnarea lui de către Germania, este totuşi condiţionată de încheierea unui acord similar cu U. R. S. S.

Această putere face însă unele rezerve, întrucât Japonia nu a semnat tratatul naval tripartit, încheiat la Londra la 25 Martie 1936.

b. TRATATIVELE CU U. R. S. S.

Condiţionând încheerea acordului suplimentar anglo-german, tratativele au fost începute la 20 Maiu, la Ministerul de Externe dela Londra.

Atât Germania cât şi U. R. S. S. au fost ţinute la curent cu mersul discuţiunilor navale pe timpul conferinţei de astă iarnă.

Scopul acestor tratative ar consta în :

— cunoaşterea părerii U. R. S. S. asupra tratatului tripartit încheiat,

— stabilirea unui tratat cu Sovietele, similar acordului anglo-german din 1935.

Discuţiunile sunt grevate însă de două pretenţiuni ale U. R. S. S., pretenţiuni făcute cunoscute şi prin presă şi pe cale diplomatică. Acestea sunt:

— Acordurile ce s'ar stabili asupra forţelor navale ruse din mările europene sunt condiţionate de încheerea unui acord similar anglo-german.

— Respingerea încheerii vreunui acord în ceeace priveşte forţele navale din Extremul Orient, câtă vreme Japonia nu a semnat tratul naval dela Londra şi nu a încheiat în prealabil un acord ruso-japonez.

In concluzie:

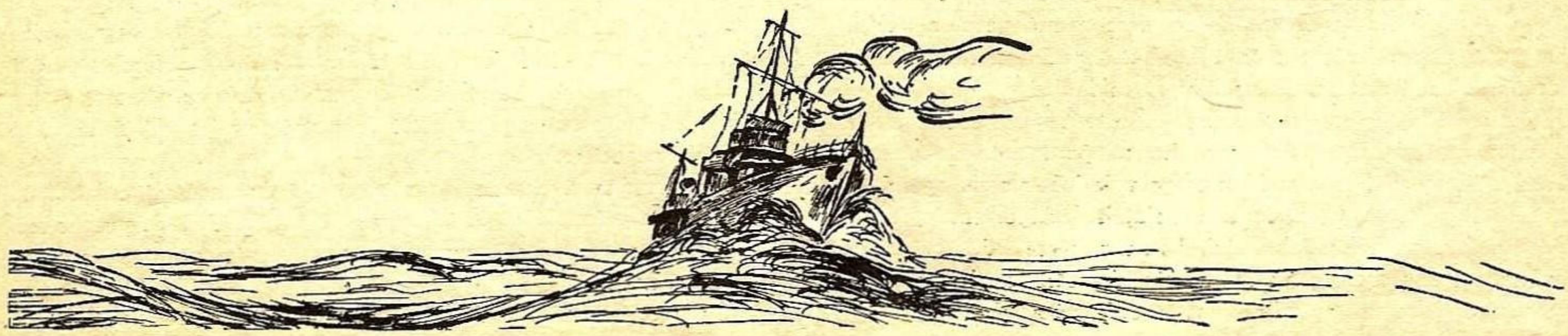
U. R. S. S. urmăreşte să obţie;

a) un acord care să-i asigure PARITATEA cu Germania în Marea Baltică

b) complecta libertate de acţiune în Extremul Orient, câtă vreme Japonia se menţine deslegată de orice angajament internaţional privitor la limitarea forţelor navale.

Examinând sumar şi aceste tratative încă neterminate, în legătura cu tratatul naval dela Londra, am vrut să întărim concluzia precedentă care califică acel tratat ca fragil, incomplect şi nesigur.

Pe măsură ce tratativele vor înainta vom continua a informa pe cititorii noştri.



BĂRCILE LA APĂ!

Vara a sosit, — e momentul să eşim la aer curat, la soare, să ne deschidem orizonturi noui, să scăpăm cel puţin odată pe săptămână din îmbâcseala oraşului, să ne desvoltăm plămânii şi împrospătăm sângele.

Bărci de diferite tipuri şi mărimi pentru lacul Herăstrău.

Dintre toate mijloacele, cel mai puţin costisitor e *canotajul,* lipsind praful înghiţit de automobilişti, ciclişti sau motociclişti. El se poate face nu numai la mare sau Dunăre, ci şi pe cel mai mic râuşor sau lăculeţ. Iar bucureştenii, după minunea dela Herăstrău, au la îndemână pe lângă Snagov şi lacurile amenajate de Municipiu.

Pe lângă aerul curat şi liniştit, corpul întreg, dela vârful picioarelor până la al degetelor mâinilor se destind, se 'ntăresc. Canotajul mai desvoltă şi încrederea personală, întărind simţul răspunderei şi după ce bărbat, femee sau copil a legat barca la mal.

Sportul acesta la noi s'a practicat sau nerațional sau aproape numai de străini. Azi o nouă şi frumoasă mişcare a început şi printre români. Paralel cu acest fenomen se observă şi desvoltarea unei industrii naţionale de bărci, care ne va scuti să mai fim tributari străinătăţii. Fabrica „Nautica" la Reghin, *Geta* la Constanţa au creat chiar tipuri naţionale solide şi elegante.

De aceia credem necesar a da câte-va sfaturi doritorilor de canotaj.

CE TIP SĂ ALEGEM?

Barca poate fi mişcată cu *rame* (lopeţi, vâsle), fie trăgându-se odată la două rame, fie la fiecare ramă câte un trăgător, sau de pagae. Recomandăm, pentru un drum mai lung, rama.

In ceeace priveşte tipul de barcă, *lotca* sau cum mai e botezată „canoie canadiană", e cea mai de recomandat, prin forma ei şi uşurinţa cu care poate fi trasă la mal.

Skiful tip „Oxford", lung şi strâmt, cu unul, doi, trei lopătari, e o barcă specială de curse, — nu de agrement, — care se răstoarnă uşor şi ca atare nu o recomandăm decât celor înscrişi la vre-un club, după ce au învăţat bine canotajul şi mai ales înnotul.

Când porniţi la drum, nu trageţi nebuneşte: obosiţi şi vi se taie respiraţia. Trageţi rar, dulce şi lung la apă, aşa cum fac pescarii noştri, cari pot trage zile întregi fără a se obosi.

Când vă urcaţi în barcă, puneţi piciorul în interiorul ei, — niciodată pe copastie. Odată în barcă, staţi jos, nici odată în picioare.

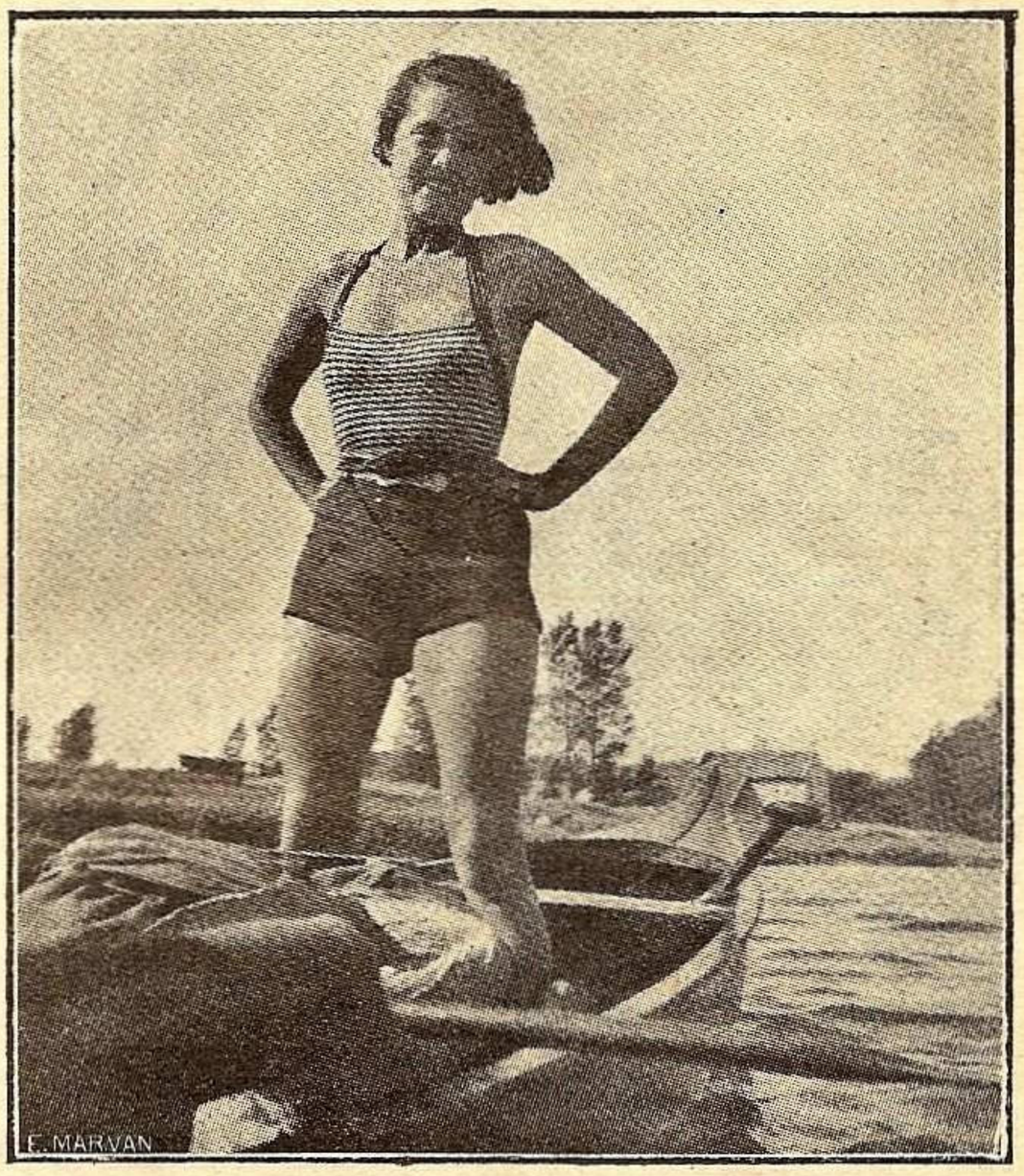
Corpul drept, pieptul în afară, capul sus, puţin plecat pe ceafă, fără îmbăţoşare.

Ramele la unele bărci sunt aşezate pe furci eşite afară din bordaj: nu-i cel mai bun sistem, încurcând la acostare. La altele intră în *furcheţi,* — furci al căror picior intră în bordaj sau în *dame,* — scobituri în formă de *U* tăiate în copastie.

In furcheţi rama e legată cu o saulă de piciorul furcheţilor: la acostare se lasă rama să se aşeze singură dealungul bordului. Când barca are rame, rama se scoate la acostare şi se aşează în interior, dealungul bărcei.

Porţiunea de ramă care se îmbucă în furchetă sau ramă e îmbrăcată cu piele, ca să nu se roadă lemnul. Manşonul acesta trebue udat din când în când, cu apă.

Când ramaţi, apucaţi mânerul aşa ca degetele să fie deasupra, degetul cel mare dedesupt. Apăsaţi aşa ca pana să iasă din apă şi menţineţi rama aproape orizontal. Impingeţi mânerul întinzând braţele şi aplecând corpul înainte, răsucind rama aşa ca pana să fie perpendicular



Chiar şi pentru doamne şi domnişoare canotajul e o plăcere.

pe suprafaţa apei. O vârâţi aproape cu totul în apă, fără să intre şi coada. Trageţi aplecând corpul înapoi, împingând cu picioarele de rezemătoare, apropiind pumni de piept şi răsucind rama aşa cum să iasă uşor din apă. Reveniţi în prima poziţie şi trageţi din nou, respirând adânc. La reluarea poziţiei pana ramei să nu atingă apa, dar nici să nu o ridicaţi prea sus.

FERIŢI-VĂ:

— De a face excursii peste puteri; antrenaţi-vă treptat, treptat.

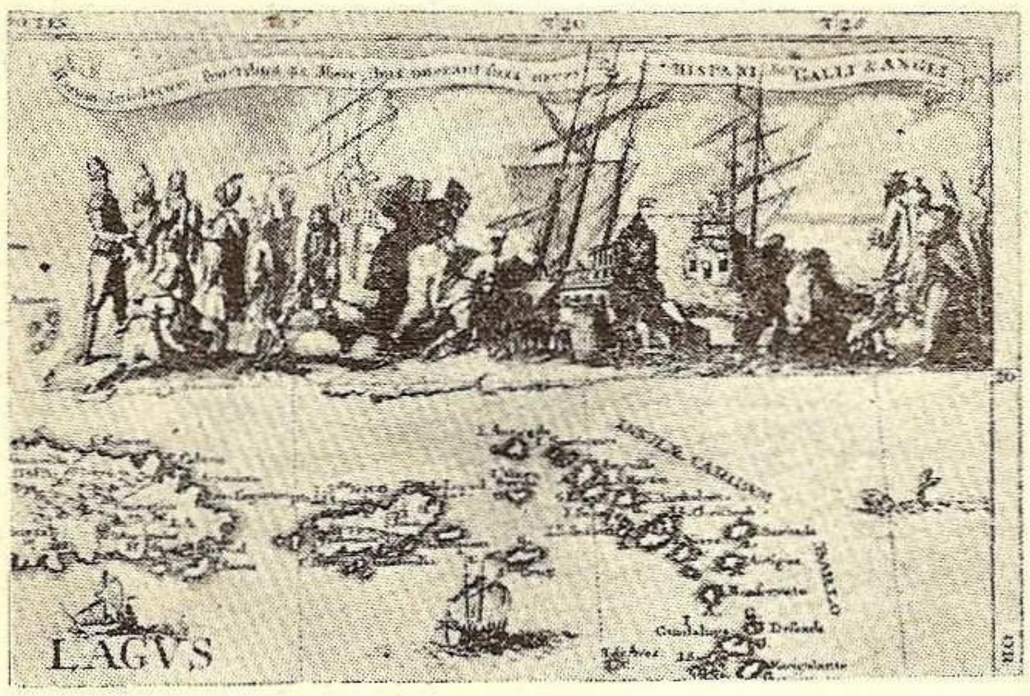
Hărţile marine din secolul XVI—XVIII

de Locot. DUMITRESCU P. ARMAND

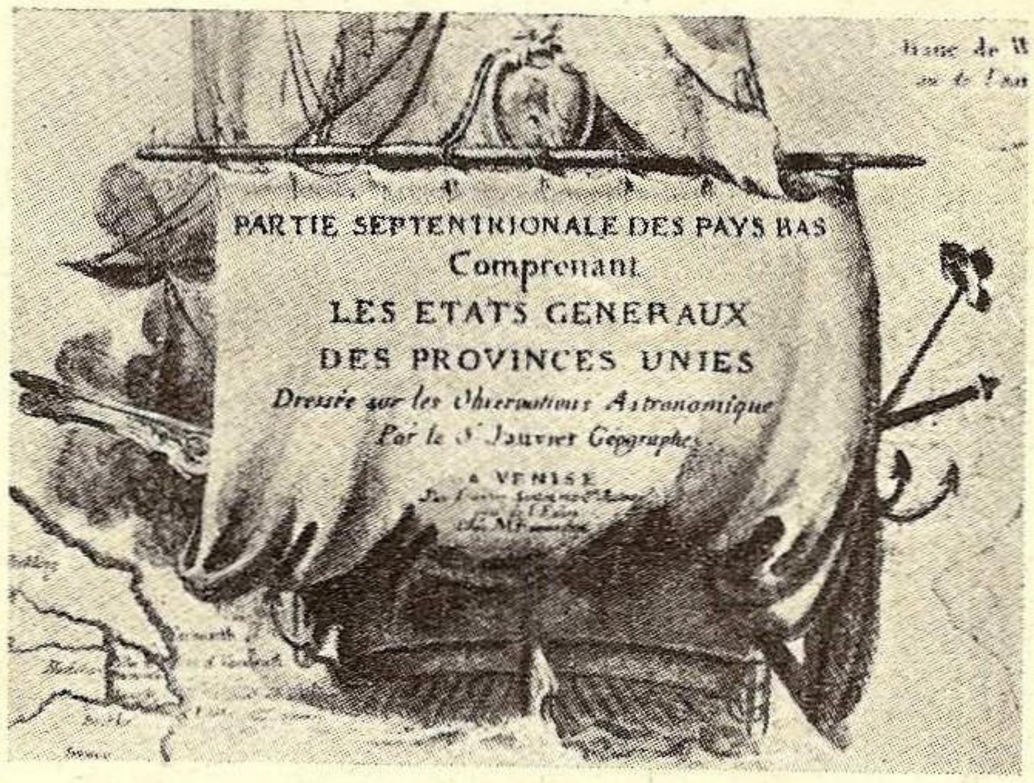
Incepând cu secolul al XVI-lea, — epoca vulgarizărei lor — hărţile marine au fost mai însemnate ca opere de artă decât ca documente ştiinţifice.

Autorilor nu le plăceau să le lase simple, astfel că şi cel mai mic spaţiu liber era pentru ei o ocazie de a da drumul inspiraţiei, adesea plină de fantezie.

Marea în general era rar desenată liber : balene, peşti sburători şi alte animale mai mult sau mai puţin apocaliptice, erau puse alături de toate tipurile de nave cunoscute, dela barca de pescuit până la nava de răsboiu, dela galera antică la cea mai recentă navă a epocei.



Harta călătoriilor navelor engleze, franceze, spaniole şi olandeze



Harta Ţărilor de Jos de Janoder.

Naţionalitatea acestora era recunoscută în general după pavilion, găsindu-se mai ales pavilioane cu trei bande orizontale a Ţărilor de Jos sau, când era vorba de o hartă Mediteraniană, crucea de Malta şi pavilionul turcesc, într'o luptă navală.

Astfel pe un planisfer al lui Wilhelm Blaeuw (1650) vedem 13 nave mergând pe oceane, iar una din ele, în cel îngheţat de Nord.

Dar ce contează acest număr, având în vedere mărimea ţărilor desenate, pe lângă cele 3 galere şi 7 nave însoţite de 8 şalupe, unele franceze, altele olandeze, ce se bat în jurul Maltei, pe harta acestei insule făcută de Friederich de Wit (1680) în timp ce într'un chenar bogat împodobit cu desemne de războiu, navigă împrejurul Maltei sau ancorate în port, 12 nave desenate prea mic pentru a se putea distinge crucea de Malta !

Intre aceste două hărţi, putem intercala pe acea a Mediteranei de Nicolas de Fer (1709) pe care nu încăpea decât 30 nave.

Navele de răsboiu nu aveau o siluetă prea impunătoare. Pe harta Regatului de Siam, de P. Du Val (1689) vedem navigând către strâmtoarea Sondei, vasul *L'Oisseau* (46 tunuri) care, însoţit de fregata *La Maligne* (24 tunuri), duce pe cavalerul de Chaumont (ambasadorul Regelui), la Siam.

E o galeră de 150 rame, în lemn aurit şi sculptat fin, aşa cum o descrie Abatele de Choisy în lucrarea sa „Journal de voyage de Siam".

Un atlas, publicat în primii ani ai Sec. XVIII-lea, de Jesuiţii de Bavaria, este în special bogat în desenuri de nave.

Mai întâi vedem în harta voiajului lui Magelan pe „Victoria" — prima navă ce-a făcut înconjurul lumii.

— De a face canotaj înainte de a şti să înnotaţi. Teama de răsturnare periculoasă răpeşte farmecul, — pe când siguranţa transformă răsturnarea în distracţie.

— De a supra încărca barca.

— De a da drumul la lopeţi : ele servesc de balansoare.

— De a face acrobaţii cu barca, sau de a vă apleca peste bord.

— De a vă apropia de stufării, cari vă încurcă la ramat.

— De a sta cu capul gol : insolaţia e gata, din cauza soarelui şi a reverberaţiei apei.

— De a vă expune braţele, picioarele, trupul gol fără a vă fi uns cu Nivea sau a vă fi prăjit bine mai înainte.

— De a sta în picioare în barcă.

Nu uitaţi că :

O barcă nu se duce la fund, chiar plină de apă. In caz de naufragiu nici o teamă : vă ţineţi cu o mână de barcă. Greutatea corpului fiind micşorată în apă, aşteptaţi în linişte până ce vă vine un ajutor.

COSTUMUL :

Costumul de bae e cel mai recomandat, alb sau bleumarin. In picioare sandale, pe cap o tichie ca a marinarilor americani.

Costumul de oraş, — tip sport, — aşezat într'un sac impermeabil în barcă. Doamnele cari vor să facă şi camping, pot înlocui fusta cu pantaloni de pijama.

Acte de identitate, bani, ceas, pudra, rujul de asemenea la sac. Nu strică şi o trusă de farmacie cu forficele, pansament antiseptic, vasilină boricată sau zincată.

In numărul viitor vom mai da şi alte sfaturi.

DE LA UN NUMAR LA ALTUL

15 V 1936 — 15 VI 1936

De data aceasta, intervalul de timp dela 15 Mai la 15 Iunie, s'a scurs cu nota dominantă a exenimentelor de ordin intern.

Nici un fapt nou de ordin extern, care să predomine, care să covârşească în importanţă pe cele de ordin intern, astfel cum s'a întâmplat în perioadele de timp trecute, nu a avut loc.

Dinpotrivă, aşa cum veţi vedea mai jos, evenimentele de ordin intern şi-au afirmat importanţa; şi ceace e mai îmbucurător e că, majojritatea lor, sunt din acele ce nu pot produce decât bucurie.

Unul din evenimentele importante de ordin intern la care ne referam mai sus, a fost acela al inaugurări abatorului de export dela Constanţa, ce a avut loc la 31 Maiu în prezenţa M. S. Regelui şi a guvernului.

Evenimentul a avut o deosebită importanţă, pentrucă acest abator, care constitue o complectare a utilajului, portului Constanţa, cu o capacitate de export de circa 100.000 kg. zilnic, deschide cele mai frumoase perspective pentru economia ţării noastre.

Orientul apropiat precum şi ţările din bazinul mediteranian, sunt debuşee cari prin apropierea de ţara noastră şi prin calitatea produselor noastre, sunt susceptibile a deveni monopolul nostru, dacă vom şti să-l organizăm.

Vă amintiţi din numerele trecute, că o comisiune specială, numită de către ministerul de Domenii, a vizitat diferite ţări aducând importante date şi observaţiuni în legătură cu perspectivele acestui export.

Problema mai grea ce s'a pus, este aceia a transportului. Cât nu s'ar câştiga dacă această marfă a noastră ar putea fi transportată tot de către noi cu vase speciale.

In situaţia de azi însă, ar fi să ne facem iluzii deşarte, cel puţin deocamdată, că s'ar putea construi nave speciale, aşa că soluţia cea mai nimerită e acea a instalării de lăzi izoterme pe toate navele S. M. R.

Tot în această perioadă, a avut loc şi şedinţele sesiunei de primăvară a C. E. D.

Începută la Galaţi s'au închis tot la Galaţi la 30 Mai după un popas de câteva zile la Sulina.

Rezultatul celor hotărâte este departe de a bucura, pentrucă nici de data aceasta chestiunea situaţiei îngrijorătoare dela gurile Dunărei nu a fost soluţionată definitiv şi în aşa fel încât să ridice grija de viitor.

Deocamdată, s'a hotărât prelungirea în mare a actualelor diguri cu încă 200 m. lucrări ce vor înghiţi vreo 500.000 franci francezi.

Comisiunea a mai luat cunoştiinţă şi de un proect de construire a unui canal d ederivaţie care a fost dat în studiu organelor sale tehnice. După ce s'a găsit necesar că actualul regim al taxelor de intrare şi eşire al navelor trebue să fie modificat spre a fi adaptat complexului de împrejurări economice, s'au mai făcut noi nu-

---

In colţurile hărţei: „Itinerarul St. Francois Xavier din Europa în Indii şi Japonia" se văd 4 nave.

Alte patru, deasemenea în diferite desenuri, în colţurile hărţii „Principalele voiaje ale Europenilor spre naţiunile exterioare", având la pupa sculptate stemele Angliei, Spaniei, Franţei şi Olandei.

Pe harta bazinului Mediteranei, 10 nave având armele şi pavilioanele popoarelor barbare, al cavalerilor de Malta, al Papei, Portugaliei, Veneţiei, umplu toate spaţiile libere dintre insule; pe aceiaş hartă un desen mare cât ţine Sahara, deşi nu are nimic nautic în el, e prea curios pentru a nu fi remarcat: personajii ce după îmbrăcăminte şi aranjamentul părului sunt identificaţi a fi: un francez având la dreapta un spaniol şi un turc, iar la stânga un olandez şi un barbar, fiecare având o carte sau un obiect (compas, busolă, sfert de cerc, ssondă), discută împrejurul unei mese acoperite de o faţă de masă şi o hartă a Mediteranei, — iar — jos eşind din falduriile feţei de masă un câine şi o pisică ce-şi arată dinţii.

Tot în acelaş atlas, harta regiunilor polare reprezintă fin, desenată în cele mai mici detalii, harponajul unei balene, în timp ce la uscat se vede vânarea unui urs.

In fine, harta Antilelor are un desen unde Englezi, Spanioli şi Francezi, încarcă respectiv 3 nave cu produsele acestor insule.

Aproape toate hărţile geografice tipărite din sec. XVI-lea la XVIII-lea, mai au un altfel de desemn: aşa numitele „cartouche" un fel de chenare, în care se înscriu fie titlul sau dedicaţia, fie scara hărţei. Câteodată foarte simple, în formă de cadru ornat cu motive artistice, reprezentând în general un subiect alegoric, relativ la politică sau la produsele ţărei în cauză, „cartuşele" formau adesea o adevărată stampă ce acoperea dela un colţ până la a 8-a parte din toată harta.

Deşi desemnarea vaselor nu era prea obişnuită, totuşi se poate da câteva exemple:

Pe harta Regatului Irlandei de Robert (1778) o corabie în balans este desenată alături de un chenar ce conţine: scoici, rame, plăşi, etc.

Pe o hartă a Mediteranei de geograful francez Bonne (1787): pe o mare agitată o corabie cu vele, încărca cu mărfuri, având la prova sculptată o sirenă, stă bandată de suflarea Zeului Eol, ce ese dintr'un nor. Ploaia care cade din acesta, serveşte drept fond desenului — (De Albert).

O hartă a Ţărilor de Jos de Samson, tipărită în 1672 de Jaillot, ne arată 3 nave aşezate în triunghiu, între care navigă 3 ambarcaţiuni; în centrul tabloului este titlul.

Iată acum o scenă mai animată ce acoperea tot colţul inferior al hărţei Regatului Spaniei şi Portugaliei de Homann (1730):

Din vârful unei stânci, Regele Spaniei călare, înconjurat de ofiţeri, priveşte la o ambarcare de trupe.

30 de nave repartizate în trei grupe sunt la ancoră aproape de ţărm, de unde, numeroase ambarcaţiuni aduc la bordul navelor soldaţi, cai şi provizii.

Dar în cele patru exemple de mai sus, navele sunt separate de titlul hărţei. Iată două, unde acesta este pus pe o velă, care singură formează „cartouche"-ul propriu zis.

Este mai întâi harta Azorelor din „Le Mond ou Geographie universelle" de P. Du. Val, unde se vede o caravelă a cărei provă e împodobită cu o figură.

Arborele artimon are velele strânse, iar cel mare din contra umflate de vânt şi poartă inscripţia: Insulele „Tercères" numite Azore.

De asemenea este harta Ţărilor de Jos de Janvier (1780) a cărui titlu este unul din cele mai frumoase care se cunoaşte. El nu este descris, ci este reprodus în prezentul articol.

Locot. Dumitrescu Armand
(după Paul Hendlé)

miri, din care cea mai importantă este aceia a inginerului danez Magnussen în fostul de şef al serviciului tecnic.

Concomitent cu şedinţele C. E. D., la Istambul s'au ţinut şedinţele conferinţei de navigaţie a statelor *Înţelegerei Balcanice* la care a luat parte şi o delegaţie de a noastră, trimisă de P. C. A.

Conferinţa a fixat unele detalii de colaborare între societăţile de navigaţie de Stat şi particulare în legătură cu tarifele speciale, condiţiunile de transbordare de călători şi mărfuri etc.

Cineva răutăcios ar putea spune, şi poate cu drept cuvânt, că numărul conferinţelor şi para conferinţelor ce ar avea loc într'un an, e mai mare ca cel al tuturor navelor sub pavilion român. Nimeni nu spune că înţelegeri de acest fel nu sunt folositoare, dar cu ele nu vom putea ameliora situaţia critică în care se găseşte marina noastră comercială. Neavând o marină comercială aşa cum trebue să avem, se pare că profitul cel mai mare de pe urma acestor fel de înţelegeri îl au celelalte state, iar nici de cum noi.

De când se vorbeşte despre nevoia sporirii materialului flotant al S. M. R. In fiecare din numerile trecute, speram să putem anunţa că în fine s'a semnat contractul pentru construirea celor 2 nave de pasageri. Şi de fiecare dată, a trebuit să amânăm această bucurie, aşa după cum trebue să o amânăm şi acum, pentrucă până la 15 Iunie, data când se încheie această cronică, contractul dintre P. C. A. şi Burmeister et Wain din Danemarca pentru construirea primului, — nu se semnase.

Din informaţiile ce le-am obţinut în ultimul moment, am aflat că contractul a fost semnat.

Nu pot să rezist ispitei de a nu înregistra şi svonul ce circulă că odată cu contractul pentru construcţia şi celui de al doilea pachebot proectat şi a cărui semnare se speră că nu va întârzia prea mult, s'ar intenţiona construcţia şi a încă două cargoboate, cari însă se vor construi din nişte sume pe care Banca Naţională le va pune la dispoziţie.

Natural, dau aceasta cu titlu de svon sau... intenţie, şi rog cerul — aşa cum desigur că va face toată suflarea marinărească a noastră — ca prin excepţie, măcar de data aceasta, intenţia să se realizeze. Aceasta nu ar însemna lux, ci cea mai desăvârşită înţelegere a nevoilor nu numai a Marinei Comerciale, ci a întregei vieţi economice a ţărei noastre.

Paralel cu sforţările Statului, — mici în adevăr faţă de importanţa chestiunei, — însă totuşi *„sforţări"*, trebue să înregistrăm şi încercările timide particulare, de plasament al capitalurilor în material flotant. Mă refer la agenţia de vapoare Capato-Macri din Constanţa care a cumpărat acum câteva luni dela Londra un vapor de circa 2500 t., pe care l'a pus sub pavilion românesc botezându-l *„Carmen Sylva"*.

Acest vapor, a intrat la 15 Iunie pentru prima oară în apele nouei sale patri. Faptul este demn de relevat şi poate că va servi de exemplu altora. Nu se poate ca autorităţile noastre să nu aprecieze aceste eforturi particulare şi să nu le acorde sprijinul necesar.

Acest sprijin nu s'ar putea traduce decât prin avantagii în legătură cu taxele de cheiaj, port, pilotaj, etc... şi mai ales prin crearea unui *credit maritim* a cărui nevoe, deşi recunoscută, nu şi-a găsit încă realizarea cu toate foloasele ce incontestabil le-ar trage în mare măsură şi statul.

In ce priveşte marina comercială fluvială, ne este foarte plăcut să înregistrăm inaugurarea la 9 Iunie, a vaporului „Regele Carol II" de către M. S. Regele în prezenţa Ex. Sale preşedintele republicei cehoslovace, — Ed. Beneş, şi a M. Sale Voevodului Mihai, şi care constitue un alt important eveniment din cele la care mă refeream la începutul acestei cronici.

Desfăşurarea serbărilor se cunoaşte din ziare : în aceasta cronică, ne vom mulţumi să spunem, numai, că această măreaţă construcţie făcută în ţara noastră, cu concepţii şi braţe româneşti, este cel mai desăvârşit argument asupra încrederei ce trebue să avem de azi înainte în noi înşine.

Să trec acum la chestiunile ce privesc muncitorimea porturilor şi marinarii. Astfel, speranţele muncitorilor din porturile dunărene au fost din nou desminţite, pentrucă în intervalul de timp ce a trecut munca a continuat să lipsească, şi deaceia cele câteva mii de muncitori din porturi, au fost în continuă agitaţie. Şi starea aceasta a făcut obiectul unor rapoarte către Ministerul Muncei prin care se arăta defecţiunile actualelor rânduiri de muncă.

In ceace priveşte alcătuirea ante-proectului de lege al Marinei Comerciale, după care vorbeam în cronica din No. 5, menţionez că Comisiunea s'a mai întrunit de câteva ori, continuând discuţiile. Lucrările au înaintat oarecum încet, din cauza divergenţelor de păreri, însă se speră că sesiunea de toamnă a Parlamentului va da neapărat Marinei Comerciale o nouă lege.

Marina Regală, în acest timp, a terminat perioada de instrucţie, la uscat, a noului contingent şi punerea la punct al navelor, astfel că este gata de începerea campaniei de vară.

O performanţă frumoasă a stabilit-o forţele fluviale prin marşul forţat făcut dela Galaţi la Severin spre a saluta pe M. S. Regele, sosit acolo pentru inaugurarea vaporului Regele Carol II, apoi spre a-l escorta până la Giurgiu. Tot în acest timp, submarinul Delfinul însoţit de nava bază, a părăsit Fiume, îndreptându-se spre Neapoli, de unde vor pleca spre ţară, astfel că între 25 şi 30 Iunie, irevocabil, vor intra ambele în Constanţa.

De data aceasta, nu putem înregistra evenimente de ordin extern, în legătură cu marina, de importanţă şi în numărul celor ce le-au înregistrat în celelalte reviste.

Ca eveniment de deosebită importanţă pentru marinele comerciale, a fost lupta ce s'a dat de către transatlanticul englez „Queen Mary" pentru câştigarea faimoasei Panglice Albastre, din care a eşit înfrânt şi care a însemna lupta între două puternice industrii navale : a Angliei şi a Franţei.

In timp ce România marca o dată de deosebită importanţă pentru Marina Comercială şi pentru industria sa navală, prin inaugurarea vaporului *„Regele Carol II"*, în Austria, pe aceaş Dunăre, a avut loc înecarea vaporului de pasageri *„Wien"* care s'a isbit de pilonul unui pod şi care constitue unul din cele mai mari, şi curioase naufragii de pe Dunăre.

Norii negri ce pluteau deasupra Mediteranei din cauza tensiunei dintre Anglia şi Italia, parcă au început să se risipească. Cel puţin acestea au fost aparenţele.

Hotărârea Angliei de a cere ridicarea sanţiunilor, să sperăm că va avea rolul vântului binefăcător ce alungă furtuna şi aduce vremea bună atât de necesară reluărei legăturilor economice a căror întrerupere, nouă cel puţin, ne-a adus însemnate pagube.

Totuşi înarmările navale, continuă cu febrilitate, iar manevrele marilor flote cu desfăşurări de forţe neobişnuite până acum, au început să se ţină lanţ.

In mod special este de menţionat, manevrele flotei germane cari au avut loc spre finele lui Maiu şi cari au fost socotite ca cele mai mari manevre ale Germaniei dela 1918 încoace.

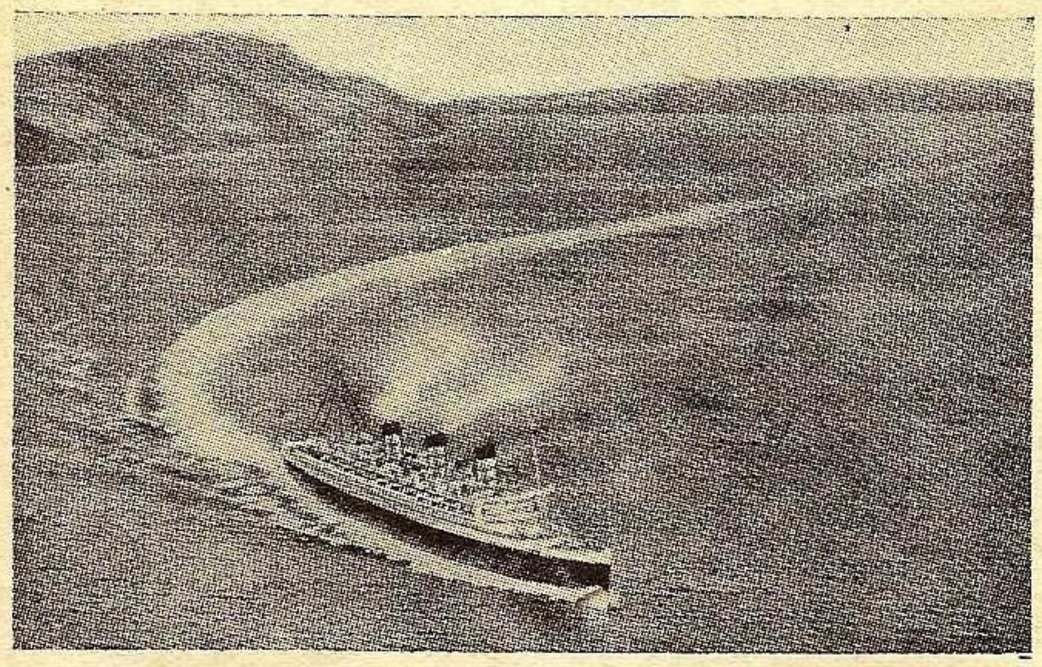
Aceste manevre, au ocazionat desigur tot felul de comentarii în presa mondială şi serioase îngrijorări în cercurile navale ale diferitelor state, în special în Anglia unde această activitate a flotei germane e interpretată în sensul dorinţei de supremaţie a Germaniei în Baltică pentru un eventual război cu U. R. S. S.

Evenimentul care ne interesează direct pe noi, este acel al chestiunei strâmtorilor despre care am vorbit şi în numărul trecut, pe care Turcia l'a agitat mereu în tot acest interval de timp şi care se va soluţiona la 22 Iunie la conferinţa ce va avea loc la Montreaux şi a căror rezultate le voi arăta în numărul viitor.

Mirth

QUEEN MARY
(MISTERIOSUL 594)

Cititorii noştri îşi reamintesc de misteriosul vapor No. 594 pus în construcţie de câţi-va ani, ca în fine să fie lansat şi botezat cu numele M. S. Reginei Maria a Angliei. Jurnalul cinematografic ne-a arătat chiar înfăţişarea lui şi călătoria de încercare spre Southampthon. Iar în clipa în care cititorii acestor rânduri, „Queen Mary" a pornit în prima sa călătorie spre America, luându-se la întrecere cu francezul „Normadie".

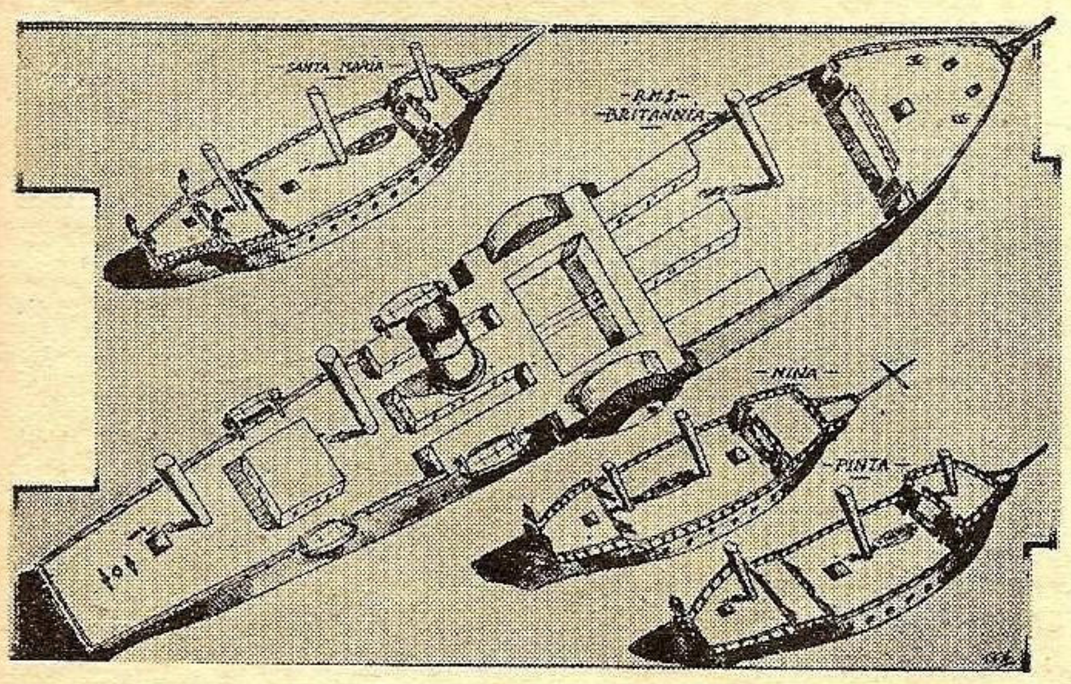


Queen Mary face încercări de viteză.

Timpurile (ne-oficiale) pentru cele 10 încercări sunt următoarele:

1 = 29,95	noduri	6 = 30,41	noduri
2 = 30,40	„	7 = 32,14	„
3 = 30,00	„	8 = 32,43	„
4 = 30,36	„	9 = 32,84	„
5 = 30,50	„	10 = 31,98	„

Până să avem prilejul a face un drum peste ocean cu acest mastodont, să ne mulţumim a face o călătorie prin el, călăuziţi de un pilot cu renume, d. John de La Valette.

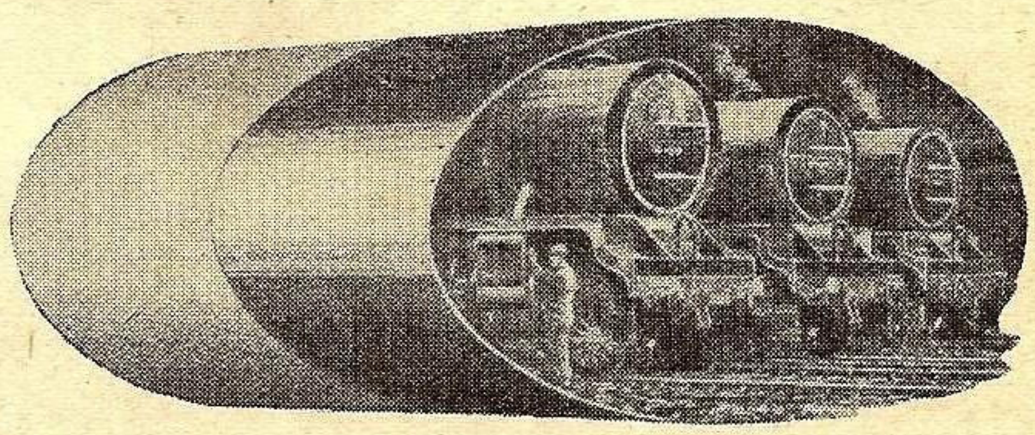


In restaurantul de cl. 1 ar putea încăpea întreaga flotă a lui Columb şi unul din primele transatlantice.

Urcaţi şi scoborîţi cu ascensoarele, străbatem în lung şi lat, în sus şi jos, aproape ameţiţi de surprizele cari ne apar la fiecare pas.

Să ne oprim în câteva cabine. Privind ilustraţiile se poate vedea că o cabină de clasa III-a e mult mai elegantă de cât era pe vremuri una de cl. I sau de turism. La acestea e un adevărat lux : fiecare are baie, cabină de bagaje, iar mobila te face să uiţi că eşti pe vapor. Caloriferele de pe vremuri s'au înlocuit cu tuburi cari aduc, după dorinţa pasagerului, aer cald sau aer rece.

Călătorii celei mai sacrificate clase pe vremuri, — a treia, — cari odată dormeau la hurtă pe o platformă sau pe punte, — pe *Queen Mary* au o elegantă sală de mâncare, una de fumat şi o promenadă la fel cu clasa de turism.

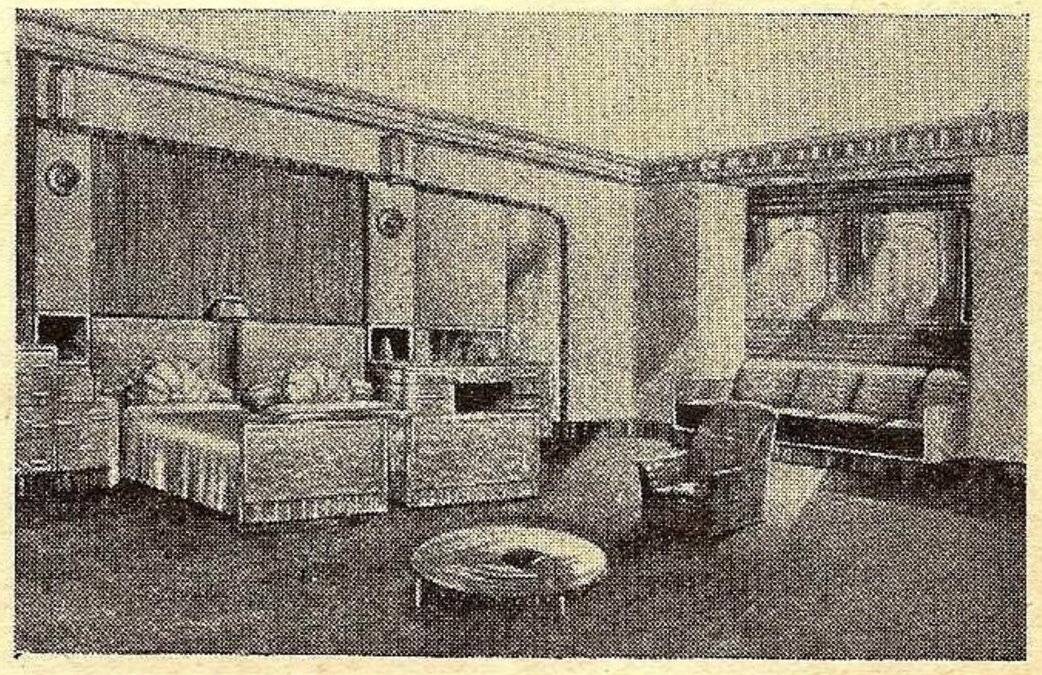


Coşul ar putea fi uu tunel cu trei linii paralele.

După vizitarea culcuşului, să trecem şi la restaurant.

Marea deschide pofta de mâncare afară bine înţeles dacă la unii răul de mare nu o tae cu totul. Spre a potoli apetitul se serveşte la bord nu mai puţin de 5 mese copioase, iar pentru stâlpii barului, acesta e deschis zi şi noapte.

Sala de mese e grandioasă : 40 × 55 metri, iar înălţimea 10 metri, în care pot fi serviţi 815 pasageri deodată. Intre restaurantul de cl. I şi cel de turism sunt instalate



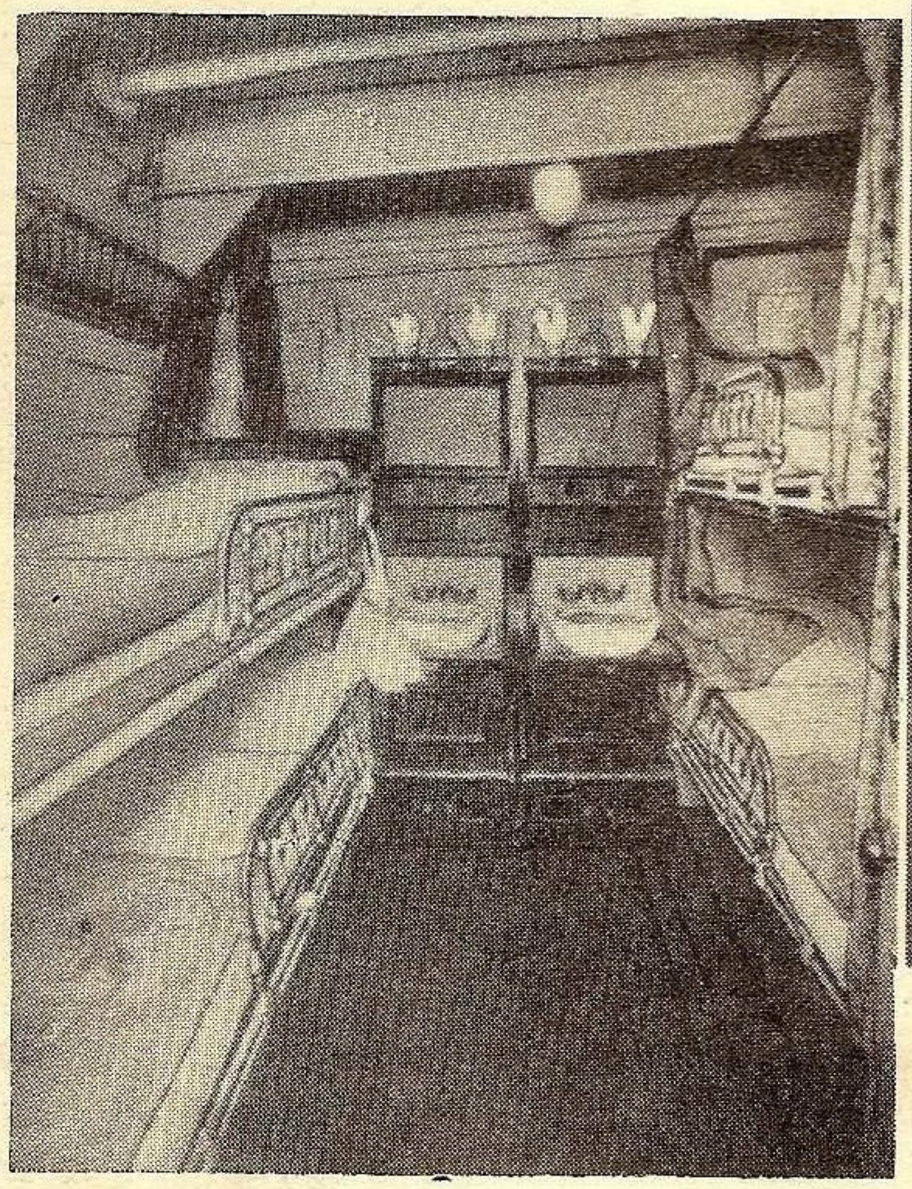
Camera de culcare dintr'un apartament de cl. 1.

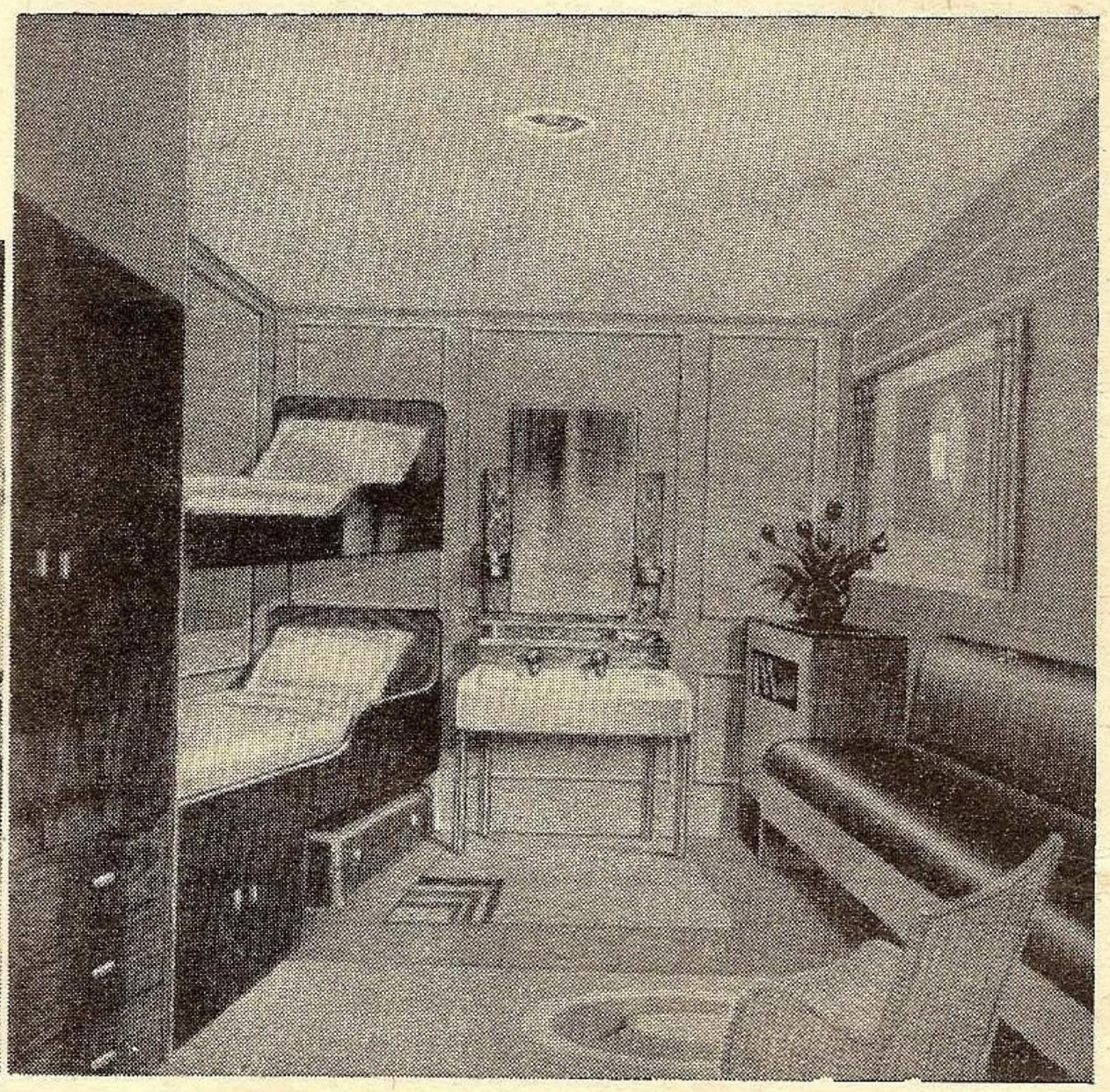
bucătăriile, brutăriile, bufetele pentru preparatul salatelor şi aranjarea mâncărilor, frigoriferele pentru fructe, peşte, apoi pivniţele cu vinuri, bere şi alte răcoritoare... încălzitoare.

Intre mese pasagerii nu se plictisesc.

Cum păşim pragul în salonul de clasa I, oh !-urile şi ah !-urile de admiraţie ne scapă fără voe. Lungimea lui e de 33 m., lăţimea de 25 m. iar înălţimea de 10 m. Pereţii tapisaţi cu lemn scump, în culori îmbinate şi împletite într'o aşa armonie, că uiţi şi de rău de mare. Perdele elegante, panouri pictate de artişti renumiţi, sculpturi, jocuri de lumină... o feerie întreagă.

Comparaţi: la dreapta e o cabină de cl. III de pe Queen Mary, iar la stânga una de cl. I de pe un transatlantic de acum 30 de ani.





Scena de 10 pe 7 metri se poate lua la întrecere cu a oricărui teatru. Lumina ascunsă după 32 perechi de geamuri, poate varia în putere şi colorit, astfel ca jocul lor schimbător şi armonios să meargă mână în mână cu melodia pe care o cântă orchestra, graţie unui microfon care automat comandă instalaţia.

Deşi traversarea oceanului se face în câteva zile, totuşi la dispoziţia pasagerilor de clasa I sunt trei săli de tenis şi câte-va punţi de promenadă a căror suprafaţă e de câteva hectare. Nu lipseşte nici un *gimnasium* cu toate aparatele de sport, un bazin, chiar şi o bae turcească. Nici celelalte clase nu's lipsite de gimnazium şi bazin. Dar farmecul îl prezintă *„paradisul copiilor"*, o punte rezervată lor, cu tot felul de jucării, a căror folosinţă adună şi pe bătrâni, ca simpli spectatori bine înţeles.

Ca să vă faceţi o idee de mărimea palatului plutitor pe care-l vizităm, e destul să arătăm că :

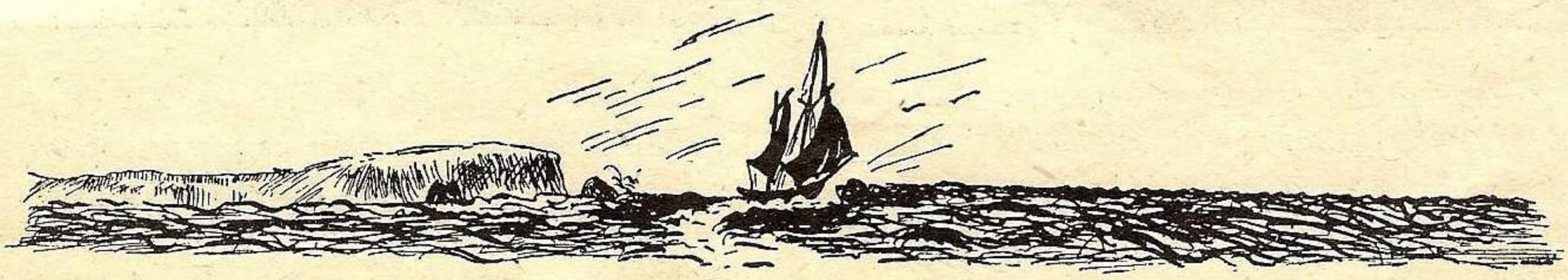
Lungimea este de 350 metri, — adică dacă ar fi pus pe roate şi adus în Bucureşti, numai bine ar încăpea pe Bulevardul Carol între Statuia lui I. C. Brătianu şi aceia a lui Roseti, — inclusiv statuele. Turnul Eiffel e mai scurt cu 50 metri de cât vaporul nostru.

Una din punţile de promenadă are o lungime de 27 metri.

In unul din coşuri, presupunându-l că ar fi tunel, ar putea circula deodată trei trenuri.

E împărţit în 60 compartimente etanşe, care asigură separarea desăvârşită în caz când apa ar fi pătruns sau un incendiu s'ar fi declarat în vreunul.

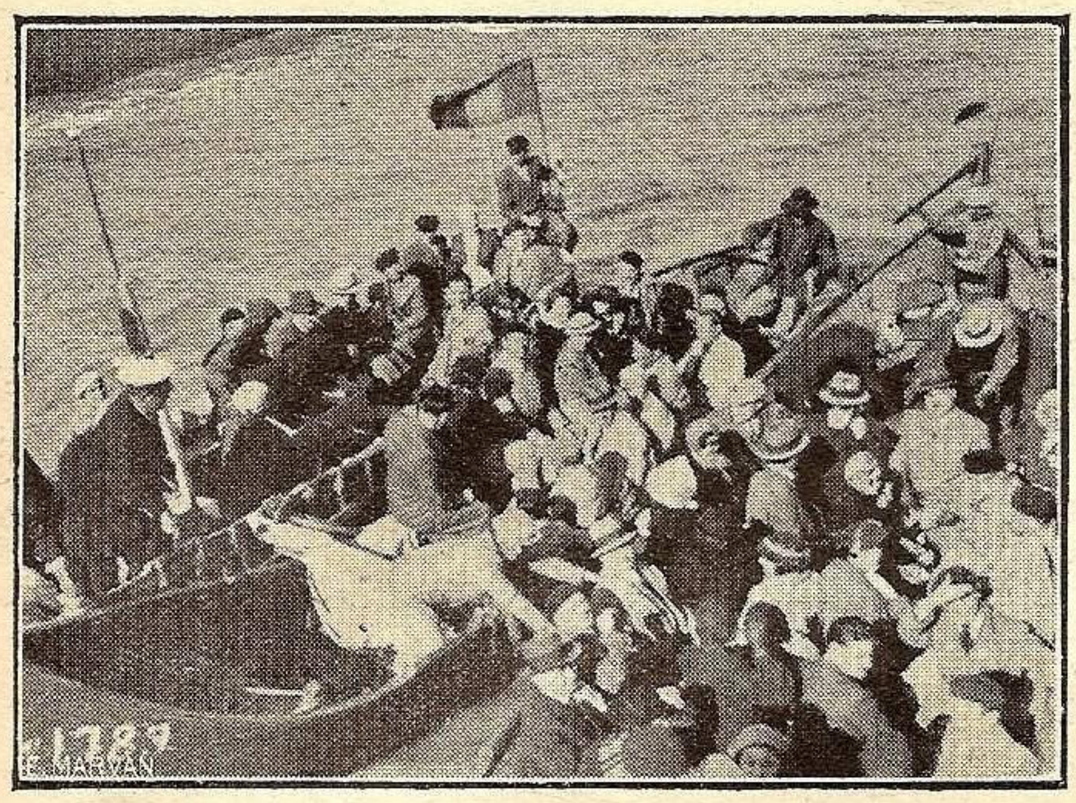
Vaporul a plecat în cursă dar nu a reuşit să ia *panglica albastră,* pe care o deţine „Normandie".



EXCURSIA L. N. R. LA VÂLCOV

In zilele de 21, 22 şi 23 Maiu crt., Liga Navală Română, a organizat o mare excursiune de propagandă pe Dunăre cu Vaporul „România Mare" al N. F. R.-ului, dat în cursă specială Ligii.

Excursia a fost pusă sub conducerea subsemnatului, membru în comitet şi d. Alfons Mohr dela soc. „Turismul Român".



Nu numai cu vaporul, ci şi cu bărci pescăreşti.

Excursia s'a făcut cu un număr de 59 de participanţi dintre care 29, veniţi în bloc dela U. C. B. şi soc. Gaz şi Electricitate, înscrierea făcându-se prin d-l Udrişte. De remarcat numeroase doamne.

Plecarea a fost în ziua de 21 crt. cu acceleratul de 6,45, călătoria făcându-se în condiţiuni foarte bune, cu un vagon cl. III, seria 70, capitonate cu piele, curate şi elegante, cu chipuri fotografice din regiunele cele mai pitoreşti ale României, vagoane folosite pentru trenurile accelerate şi internaţionale.

La sosirea în gară fiecare excursionist şi-a găsit locul stabilit dinainte conform tichetului primit.

Flotila de bărci pe canalul Filipoiu.

Vagoanele au fost frumos pavoazate cu fanioanele codului internaţional, folosite şi pe vapor, unde s'a arborat în semn de sărbătoate în tot timpul drumului.

După patru ore de mers trenul a ajuns la Galaţi.

Timpul care părea ploios la început s'a schimbat îndată; un soare frumos a primit pe excursionişti la Galaţi.

Dela gară la debarcaderul N. F. R. s'a mers cu două vagoane de tranvaiu angajate special pentru aceasta.

La 11½ vaporul „România Mare", sub comanda d-lui Căpitan *Lungu Gh.*, cu marele pavoaz ridicat la catarg şi în sunetele unei orchestre pusă la dispoziţia ligii de d-l colonel *Nadolu,* comandantul Reg. 11 Siret, părăsea portul.

Drumul până la Vâlcov s'a făcut în condiţiuni foarte bune. Nici un incident de bord şi toată lumea a fost curioasă să vadă Cotul Pisicei cu Gura Prutului, Reni, Isaccea, Cetatea Chiliei, Ismailul, Chilia Nouă şi Veche.

Pe tot parcursul, s'au dat toate explicaţiile de care se simţea nevoe: chestiunea Dunării, jurisdicţiunea Comisiei Europene, chestiuni de navigaţie, geamanduri, faruri, importanţa fiecărui localităţi din punct de vedere istoric, economic, cultural, chestiuni hidraulice, pescăreşti, naturalistice, etc.

LA VÂLCOV

Sosirea la Vâlcov, la ora 7 şi jum. seara s'a făcut în mijlocul unei animaţii deosebite. Populaţia Vâlcovului, în frunte cu autorităţile locale, *Lt. Soare,* Cdt. Grănicerilor, *Lucian Presbiteranu,* Şeful Poliţiei, Ing. *Maimaş* şi *Vernescu* din partea Pescăriilor, C.

Pe comanda vaporului. In stânga d. Cap. Lungu.

Văduvă, Agent N. F. R., aşteptau pe cheiu sosirea vaporului nostru.

După ce s'a luat masa, fiecare a fost împărţiţi la gazdele stabilite dinainte de poliţia locală. Incartiruirea a mulţumit pe toată lumea, micul orăşel al Vâlcovului excelând prin curăţenia caselor sale.

Fiind sărbătoare şi ajun de sărbătoare, a doua zi ţinându-se Sf. Nicolae lipovenesc, populaţia vâlcoveană da un aspect dintre cele mai pitoreşti oraşului. Până noaptea târziu, amestecaţi printre vâlcoveni şi în grădinile lor de vară, parte dintre excursionişti au petrecut clipe neuitate. Cu cântece, chitare, armonice şi plimbări pe canale, s'a încheiat prima zi de excursie.

A doua zi vaporul „România Mare" s'a desprins dela ţărm în momentul când trebuiau să acosteze atât yachtul „Domniţa Florica" venit cu miniştrii Suediei, Norvegiei şi Danemarcei, cât şi „Domnul Tudor" venit în cursă regulată.

Vaporul a navigat timp de două ore pe canalul Oceacov până la gură, la vărsarea în mare, unde apele mâloase ale Dunării învîng apele albastre ale mării, dându-le culoarea lor. S'a admirat îndelung frumoasa privelişte străjuită cu mândrie şi demnitate de falnicii noştri grăniceri dela postul din acel loc îndepărtat, sălbatec şi pustiu, căruia otacele pescăreşti cu bărcile trase în canalele de

acostare, făcute de pescari, cu cârmacele puse la uscat, îi dă aspectul unui loc pustiit de oameni, căci pescarii sunt pela casele lor.

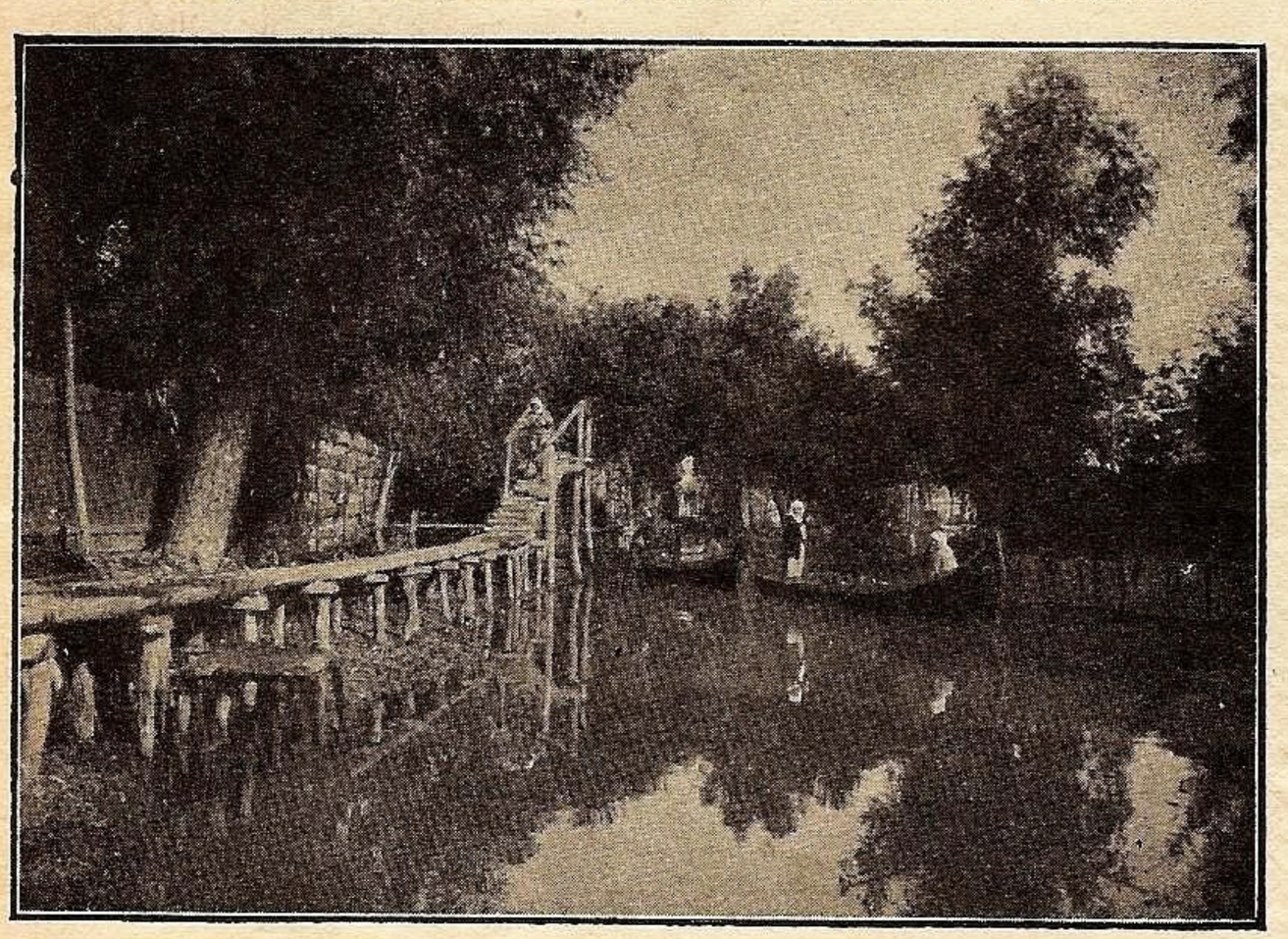
La întoarcere s'au vizitat cherhanalele, fără însă să se poată vedea ceva deosebit. Nu s'a găsit peşte deoarece de cinci zile bântuia furtuna pe mare, şi nici icre moi, aşa după cum mulţi ar fi dorit să găsească. Aceasta a fost singura nemulţumire serioasă a unora dintre excursionişti.

După masă s'a vizitat mânăstirea Petru şi Pavel care a impresionat mult prin aşezarea ei între canale, cu plantaţiile ei îngrijite dar şi cu mizeria nesfârşită a bătrânilor călugări aflaţi acolo.

Toată lumea s'a grăbit să dea câte un ajutor bieţilor călugări şi cu credinţă s'au rugat, aprinzând lumânări în faţa altarului.

Călătoria făcută cu două bărci cu motor, dintre care una remorcă şi un barcaz, a plăcut prin faptul senzaţiei date de valurile pe care în bătaia vântului le ridica Dunărea dar şi prin faptul că s'au putut vedea de aproape braţele Dunării.

Seara după masă un grup mare de bărci a purtat pe excursionişti prin misterioasele canale ale Vâlcovului, pe sub poduri primitive, printre case şi bărci. O parte din grup a avut plăcerea să asculte corul şi orchestra de balalaici a cercului cultural de sub preşedinţia



Un colţ pitoresc şi puţin cunoscut din Vâlcov.

d-lui *Lucian Presbiterianu*. Trebue să aducem mulţumirile noastre cercului cultural, precum şi d-relor Jenny Smaznow, Aniuta Prizanov, Valea Cuzmin, Tamara Pancux şi Sofronovici precum şi d-lor Leibovici, Valea Ciolac, Isac şi Goldstein, care au cântat cu o mare virtuozitate, încântând pe ascultători.

Plecarea din Vâlcov la ora 4 dimineaţa.

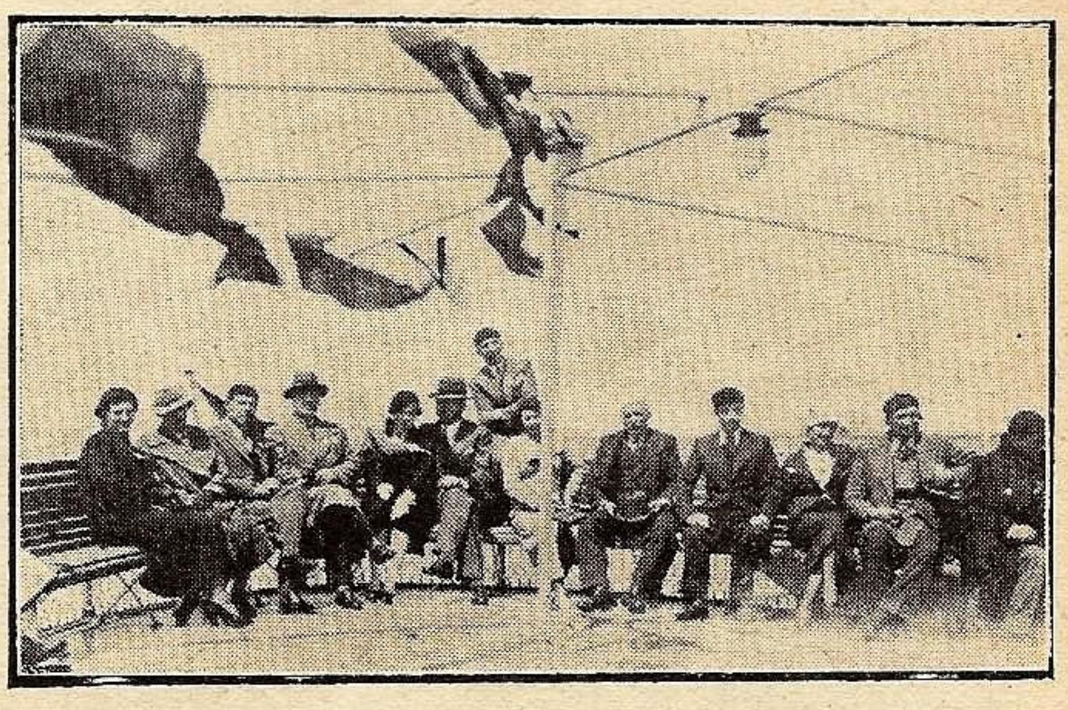
Toată lumea se scoală la ora trei pentru a fi la vapor înainte de plecare.

Poliţia a dat şi de astă dată un preţios ajutor, trecând pe la toate casele pentru a vedea dacă toată lumea s'a deşteptat. Răsăritul soarelui măreţ, a fost admirat în chip deosebit. Timpul, prin faptul că vântul bătea din spate, a fost mai frumos decât în primele două zile. Numai către seară la Filipoiu s'a sburlit puţin, fără să strice cu nimic ordinea excursiei.

Trecerea prin faţa porturilor dunărene mi-au prilejuit continuarea prelegerilor făcute la ducere, adăogându-se acum Galaţii şi Brăila ca obiect ale acestor prelegeri.

La Filipoiu, pe canalul Măcin, excursioniştii au mers cu bărci pescăreşti ; liniştea canalului, păsările de baltă care sburau din loc în loc, gardul dela Filipoiu, au fost noui verigi interesante adăugate lanţului armonios al excursiei.

La sosirea în Brăila, excursioniştii au avut o oră şi jumătate de libertate pentru a se plimba prin oraş. Toţi au regretat părăsirea vaporului şi au mulţumit d-lui Căpitan *Lungu Gheorghe*, Comandantul vasului şi d-lor *Ion Dănilă*, Ofiţer Mecanic şi *Teodosof*, Pilotul vasului, pentru felul civilizat cum s'a comportat faţă de excursionişti.

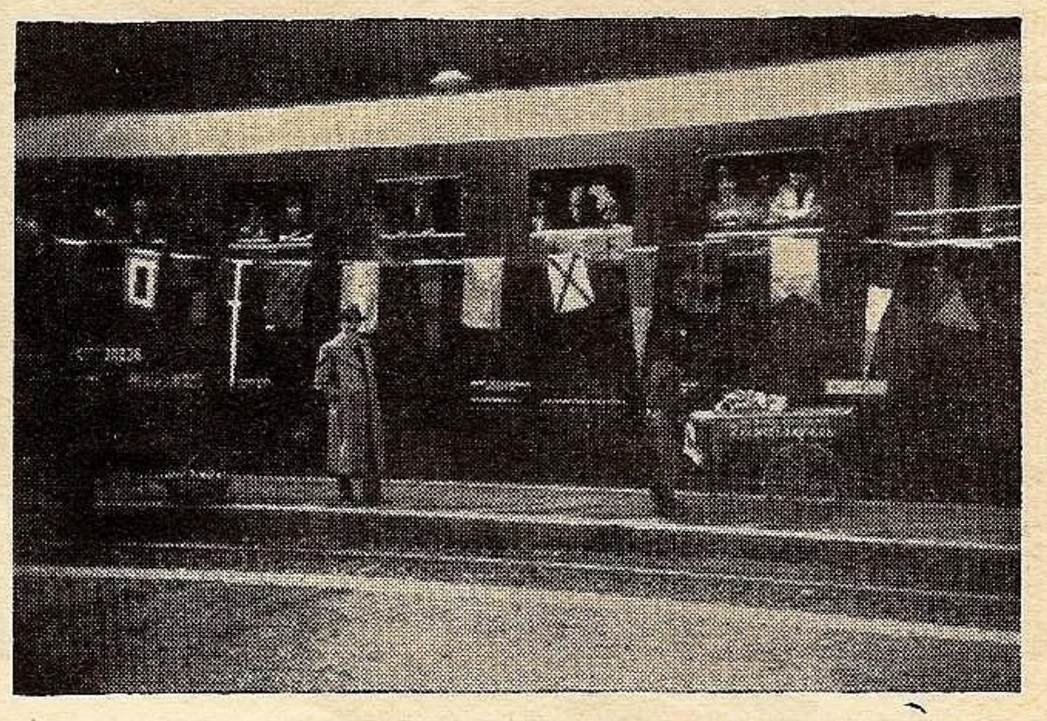


La puntea vaporului «România Mare».

Este de remarcat cum că ultima masă avută pe vapor, unul dintre participanţi, luând cuvântul, a mulţumit Ligii Navale pentru frumoasa organizare a excursiei şi a socotit de datoria tuturor de a se înscrie cu toţii în Ligă. Am mulţumit în numele Ligii, arătând admiraţia care mi-au stârnit-o disciplina şi voioşia cu care toată lumea a urmat programul stabilit şi subliniind sacrificiile pe care Liga le-a făcut pentru a da putinţa să se viziteze Delta şi Dunărea în condiţiunile cele mai bune.

La ora 7 şi 14 minute s'a luat trenul, tot în vagon rezervat, iar sosirea s'a făcut la 10 şi 45 în Bucureşti-Nord.

Rezultatul dacă din punct de vedere material a fost sub aşteptări, din cel moral a fost la înălţime. Organizarea minuţios pregătită a făcut ca totul să meargă „ca pe roate". Masa copioasă, muzică, curăţenia dela Vâlcov şi intimitatea care a domnit printre participanţi, a născut tuturora dorul ca asemenea excursie să se repete.



Vagonul special pavoazat ca un vapor.

Datori suntem a exprima toată mulţumirea d-lui Inginer *Caramfil*, care a dat două zile permisie funcţionarilor U. C. B. şi un ajutor bănesc, Direcţiei N. F. R. pentru punerea navei la dispoziţie, d-lui Presbiterianu, şeful Poliţiei Vâlcov pentru primire şi incuartiruire, cercului cultural Vâlcov, d-lui Căpitan Lungu, comandantul vaporului „România Mare".

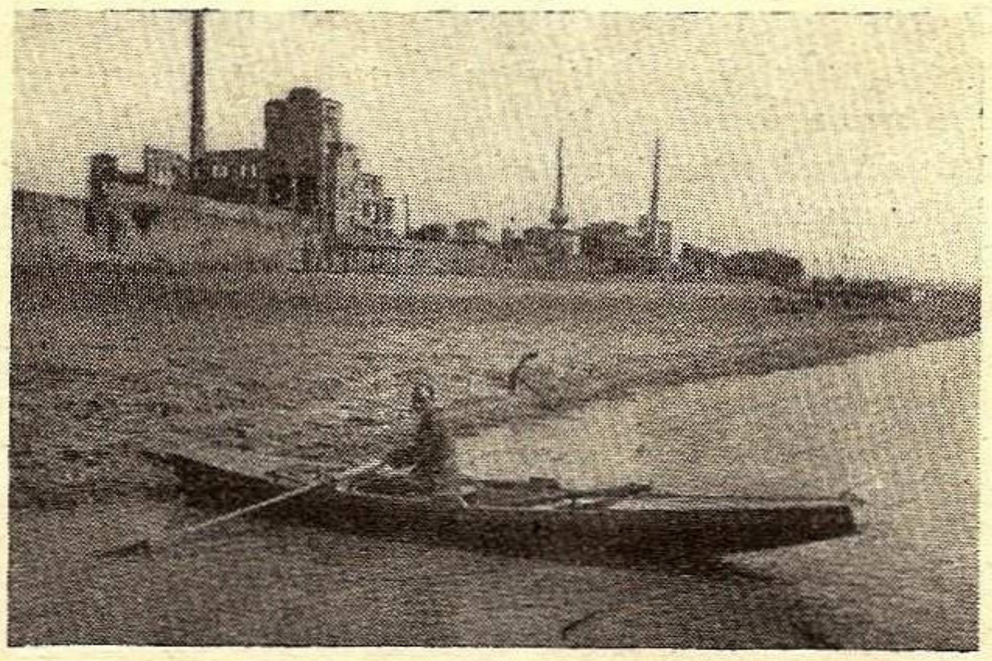
Dr. A. DAIA

Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila
(1200 km)

20 August, OLTENIŢA (km. 430).

In această zi plecând din Olteniţa trebuie să parcurgem o etapă ceva mai scurtă de 54 km.

Am plecat la ora 8.45 deoarece a trebuit să ridicăm dela poştă ceva corespondenţă. La prânz am luat masa la km. 406. Pe drum, am întâlnit două mori plutitoare, fiecare instalate pe un şlep mic. Moara este pusă în mişcare tot de curentul apei, care învârteşte două roţi mari aşezate deoparte şi de al'a a şlepului.



Iată-ne ajunşi la Brăila noastră!

Şlepul este ancorat la larg, iar deasupra are casă şi magazie, sistem rar văzut în practica morăritului. Insfârşit pe la ora 18.30 sosim la Silistra. Aci la mal, turcoaice cu şalvari şi acoperite pe faţă îşi spălau rufele şi covoarele — întinzându-le la soare — ca să se usuce. Vizitarăm oraşul până spre seară. Impresia ce ne-a făcut Silistra a fost destul de mulţumitoare. Aci am găsit un turc fost ordonanţă pe vremuri la fratele, care ne-a dat diferite explicaţiuni asupra oraşului. Rămâne însă o impresie cât de mică de orientalism păstrată în portul, vorba şi atâtea aspecte din viaţa locuitorilor turci şi bulgari.

21 August, SILISTRA (km. 374).

Dis de dimineaţă am plecat spre port. Turcul venise cu noaptea în cap, aducându-ne un coş cu struguri din via lui.

Aşezăm totul în barcă şi pornim. Etapa până la Hârşova era lungă şi a trebuit să o împărţim în două; una până la Raşova şi alta până la Hârşova. Lăsându-se ceaţă n'am observat pe unde mergem şi am intrat pe un braţ nenavigabil. După cre-o 15 minute, ridicându-se ceaţa, am putut vedea toată Silistra cu împrejurimile ei. De jur împrejur, acest oraş este înconjurat numai de vii. In vârful dealului se poate vedea vechea Cetate turcească, 3 biserici ortodoxe şi vre-o 4 geamii. Fiind Marţi ne-a fost dat să mai păţim ceva şi anume: Oprisem la km. 343, ca să luăm masa de prânz. Barca o legasem de mal. Dinspre deal veneau 2 remorchere *„Mântuirea"* şi *„Predeluş"* ale S. R. D.-ului, cu toată viteza. Presimţind că ne va răsturna barca, am lăsat mâncarea şi m'am dus la mal să o ţin. N'am apucat să pun mâna pe lanţ şi valurile au şi umplut'o cu apă.

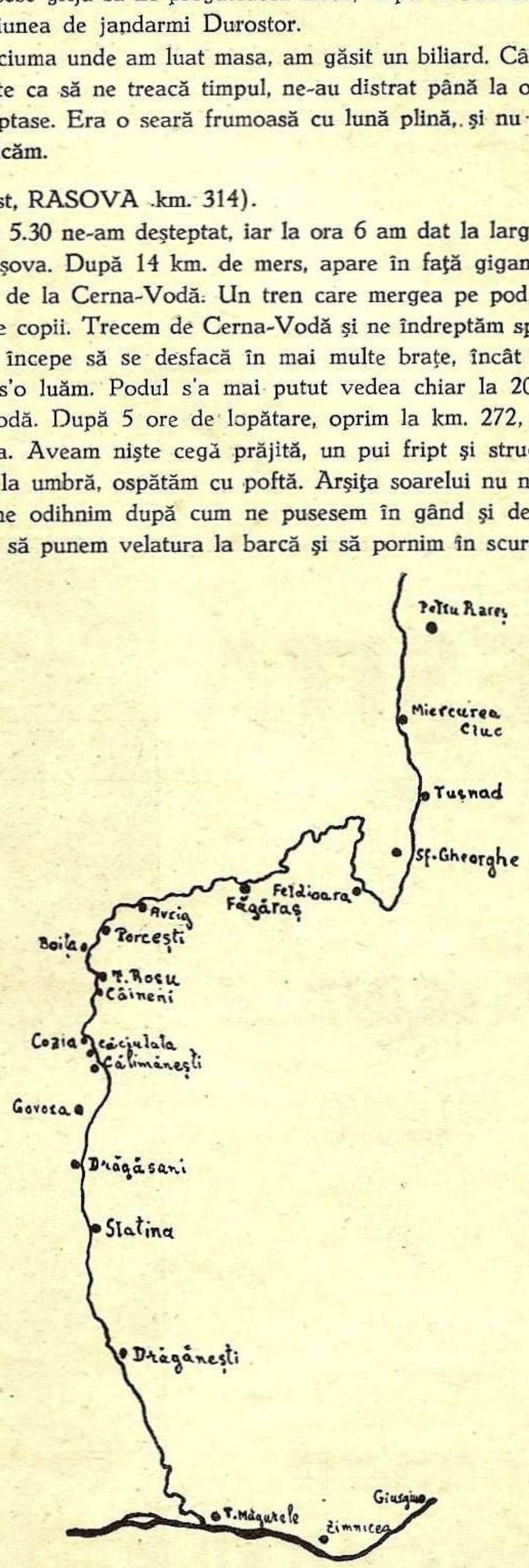
In câteva clipe cu fratele meu, am scos toate lucrurile, cari începuse să plutească în barcă, şi le-am pus la uscat. Aparatul fotografic se umplu şi el cu apă, şi din această cauză s'a stricat. Situaţia fiind astfel, am fost nevoiţi să renunţăm la odihna de prânz ca să păzim lucrurile şi să nu se mai întâmple şi altceva. Soarele fiind tare, ne-a uscat repede. La ora 14.30, pornim mai departe, iar la ora 18.30 sosirăm la Raşova. Aci n'am găsit decât pe primar, care avusese grija să ne pregătească masa, după ce i se comunicase dela Legiunea de jandarmi Durostor.

La cârciuma unde am luat masa, am găsit un biliard. Câteva partide făcute ca să ne treacă timpul, ne-au distrat până la ora mesei.

Se înoptase. Era o seară frumoasă cu lună plină, şi nu ne venea să ne culcăm.

22 August, RASOVA (km. 314).

La ora 5.30 ne-am deşteptat, iar la ora 6 am dat la larg, pornind spre Hârşova. După 14 km. de mers, apare în faţă giganticul pod de C. F. de la Cerna-Vodă. Un tren care mergea pe pod, părea o jucărie de copii. Trecem de Cerna-Vodă şi ne îndreptăm spre Nord. Dunărea începe să se desfacă în mai multe braţe, încât nu ştiam pe care s'o luăm. Podul s'a mai putut vedea chiar la 20 Km. de Cerna-Vodă. După 5 ore de lopătare, oprim la km. 272, unde am luat masa. Aveam nişte cegă prăjită, un pui fript şi struguri. Sub o salcie, la umbră, ospătăm cu poftă. Arşiţa soarelui nu ne-a îngăduit să ne odihnim după cum ne pusesem în gând şi deaceia am fost siliţi să punem velatura la barcă şi să pornim în scurs la vale,



Drumul nostru pe Olt la vale.

fără a lopăta. Temându-ne să nu înceapă ploaia şi cum ziua începuse a se micşora, iar până la Hârşova era încă o bucată bună de mers, începem să lopătăm din nou. N'am mai parcurs mult şi după o jumătate de oră, suntem ajunşi din urmă, de remorcherul *„Dobrogea"* al Serviciului Hidraulic. Fără să mai stăm pe gânduri,

ne agăţăm de el. Remorcherul mergea la Galaţi cu un şlep plin de nisip, aşa că găsirăm bună ocazie să sosim până seara la Brăila.

Scuteam 75 km. de lopătare, tocmai când eram istoviţi de oboseală. Legăm barca bine la urechea remorcherului, ne schimbăm de haine, strângem tot bagajul în chesoanele bărcii şi ne urcarăm apoi pe remorcher la comandă, lângă căpitan, întreţinându-ne cu el tot timpul până la Brăila. Mergeam cu 14 km. pe oră şi după socotelile noastre trebuia să sosim la Brăila pe la ora 22. La vre-o 3 km. de Brăila ne dădurăm în petec, ca ţiganul la mal.

Ce se întâmplase ?

In acest punct, dela vale, venea alt remorcher spre deal, cu toată viteza. Barca era pe aceiaş parte pe unde venea remorcherul. La un moment dat, când valurile îşi făceau efectul, legăturile bărcii dela remorcherul nostru, s'au rupt, — barca s'a răsturnat cu toate bagajele şi a rămas pe Dunăre în voia apei.

Căpitanul remorcherului, un om foarte cumsecade, a stopat maşina, a făcut rondo-ul într'un loc cam periculos pentru manevră, şi cu ajutorul a două cângi am prins barca. Fiind lună am putut opera foarte uşor la salvarea ei ; odată prinsă, o legăm cu o parâmă de pe remorcher, şi o golim de apă. Două din lopeţi le pierdusem şi noroc a fost că restul de lopeţi le aşezasem sub banchete şi nu le luase apa. In dreptul Regimentului de Pontonieri, unde trebuia să acostăm, ne luăm rămas bun dela Căpitanul remorcherului, ne urcăm în barcă şi ne deslegăm. Câteva mişcări cu lopata şi iată-ne ajunşi la mal, de unde plecasem la 15 Iulie. N'apucăm bine să eşim la mal, şi sentinela ne opreşte cu obişnuita somaţiune :

— „Stai, cine-i ?"

După ce ne-a recunoscut, scoborîm din barcă, cuprinşi parcă şi de supărare parcă şi de bucurie ; supăraţi eram fiindcă pierdusem lopeţile, cu care am lopătat dela Isvorul Oltului şi din cauza udării bagajelor la răsturnare.

Câţiva soldaţi ne-au ajutat să scoatem tot bagajul ce era plin de apă, şi urcându-l într'o trăsură, am plecat spre casă. Astfel am terminat drumul pe apa dela Isvorul Oltului, până la Brăila, plin de peripeţii şi de frumoase amintiri, gândindu-ne cu multă bucurie la sutele de kilometri, pe care i-am străbătut, la ţinuturile pe care le-am trecut, şi la lumea cu care am venit în contact.

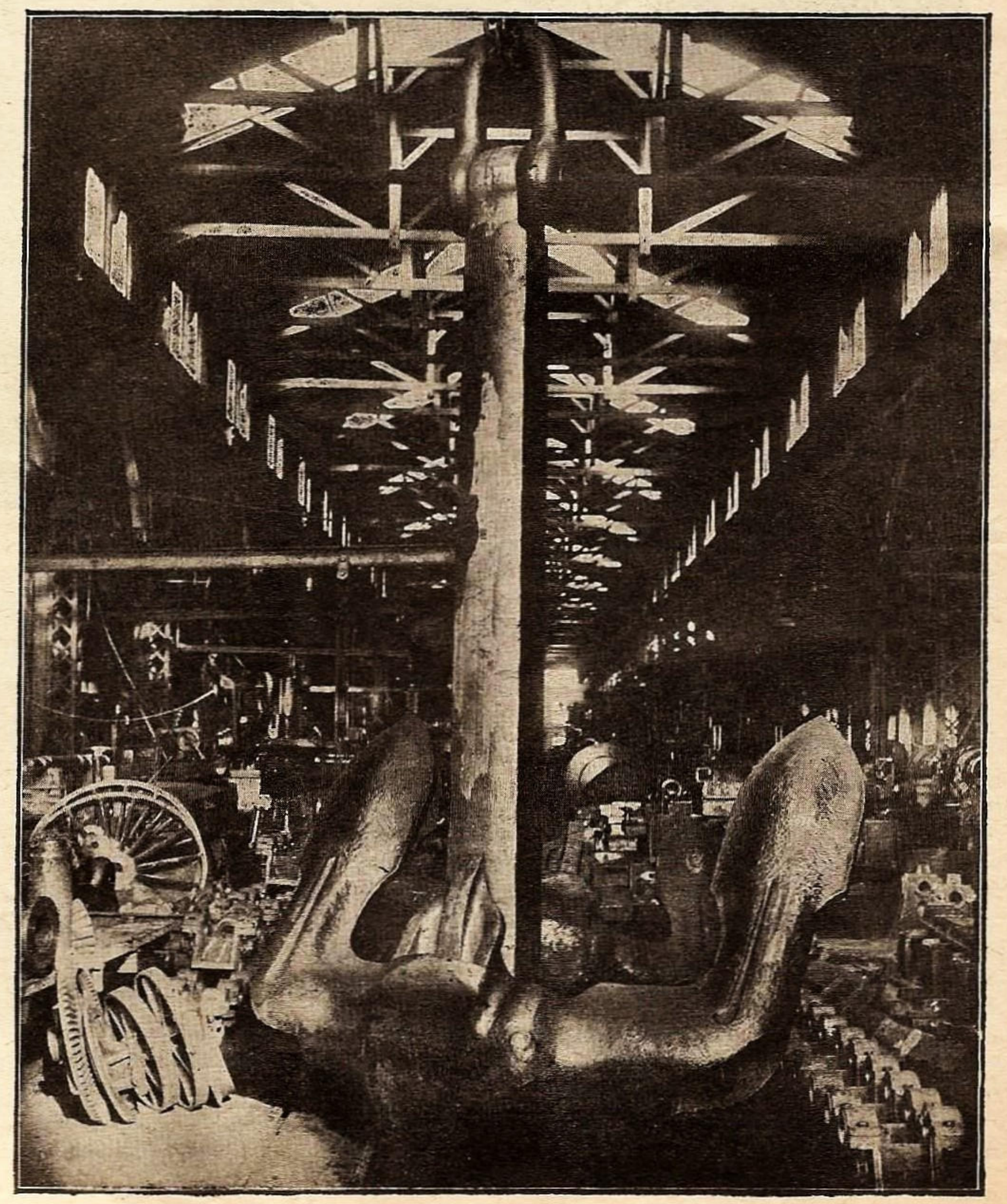
Cred de cuviinţă, să dau publicităţii această călătorie frumoasă, provocând în rândurile iubitorilor acestui sport, avânturi şi mai măreţe spre a dovedi că şi noi românii, nu ne lăsăm mai prejos, faţă de cei cari cutreeră, apele lumii întregi, din iubirea sportului raidurilor nautice.

Să se ştie, că prin *voinţă* şi *încredere în Dumnezeu* orice lucru este posibil. Am voit şi am crezut în ajutorul lui Dumnezeu, şi deaceia am isbutit.

Locot. VIRGIL IONESCU
din Reg. Pontonieri, Brăila

REŞIŢA

MATERIALE
PIESE
şi
PĂRŢI
pentru
CONSTRUCŢII
NAVALE



Coasta de Argint în antichitate, şi felul descoperirei ei de cei vechi

In actuala Marea Neagră, Grecii au pătruns literalmente cu frica în sân. *„Pont Euxin"*, numele mării pe acea vreme, era pentru corăbierii Egeei cât şi ai Mediteranei Orientale, marea fără golfuri în care să se poată adăposti, marea lipsită complet de insule, marea fără de ţărmuri şi marea veşnic acoperită de negură.

Pentru toate aceste motive, Grecii i-au pus numele de *Axeinos*, ceeace se traduce în limba noastră prin *neprimitoare*. După cum am văzut mai sus, sărmanii Greci erau complet îndreptăţiţi să-i dea un asemenea nume.

Grecii, din acest punct de vedere, au fost oamenii cei mai puţini egoişti. Romanii au profitat de această filantropie a Grecilor, şi odată cu cucerirea ei, şi-a însuşit unele superstiţii. Să lăsăm deoparte pe Romani, şi să revenim la subiectul nostru.

Iată dar că superstiţiile încep să lucreze şi asupra *„Pont-Euxinului"* şi anume în următorul fel: schimbându-i numele din *Axeinos*, ce ştim că înseamnă *neprimitor*, în *Euxeinos* ce înseamnă *„primitor"*. Această schimbare, credeau Grecii în superstiţia lor, va impresiona pe acest monstru de Pont-Euxin, şi ne va lăsa să pătrundem în ea [1]), spre a ne extinde comerţul.

Intr'adevăr, s'a făcut o schimbare, schimbare pe care n'a suferit-o marea, cum se aşteptau ei, ci au suferit-o înşişi ei, Grecii.

Şi anume schimbarea constă în transformarea sentimentului de teamă, care sălăşluia în sufletele lor, de această mare, într'unul de vitejie şi de curaj de a pătrunde în ea.

Iată aşa dar, cum însuşi superstiţiile sunt uneori bune la ceva.

Extraordinar de mare le-a fost surpriza acestor sărmani navigatori, când, de unde nu navigaseră până acuma decât pe o mare agitată şi nu crezuseră decât numai mal stâncos, s'au pomenit că marea se mai potoleşte, şi au în faţa lor un ţărm minunat de frumos.

Ce se întâmplase?

Ajunseseră în faţa ţărmului cuprins între Caliacra şi Ecrene, care e satul care ne desparte de Bulgaria.

Acest ţinut ce n'are mai mult de 60—70 km. este un adevărat paradis în acest iad al *Mării Negre*.

Asemănările acestui mic ţinut cu cele din Mediterană ne îndreptăţesc să spunem că Mediterana şi-a făcut o colonie în Marea Neagră, bine înţeles în sens figurat. Navigatorii antichităţii au fost într'adevăr fermecaţi de această minune. Această coastă a *pont euxinului*, are să devină de-acuma înainte un punct important pentru dezvoltarea comerţului Grecesc, cât şi a civilizaţiei noastre. O să înceapă acuma aici, dezvoltarea din ce în ce mai înfloritoare a câtorva oraşe.

Exemple de astfel de oraşe avem: *Crania*, care în prezent e satul Ecrene, care ne desparte de Bulgaria. *Dienysapolis*, care acuma este Balcicul şi care e vizitat vara pentru frumoasa plaje pe care o oferă. Capul Caliacra înseamnă pe limba lor *capul bun*, căci într'adevăr era un cap bun din toate punctele de vedere.

Caliacra oraşul, se numea pe acea vreme *Tiristria*.

Şi însfârşit un ultim oraş care dinadinsul l'am lăsat la urmă, este *Byzane*, actualmente Cavarna.

Acest oraş *Byzane*, era împărţit în două: portul şi oraşul însuşi.

In acest oraş s'a dezvoltat o civilizaţie grozav de înfloritoare. Iată însă că un formidabil cutremur vine şi rade dela pământ portul *Byzane*, cu toată civilizaţia ce era în el. Insăşi aşezarea sa ne permite să judecăm

[1]) Este subînţeles, în mare.

Cântec de leagăn

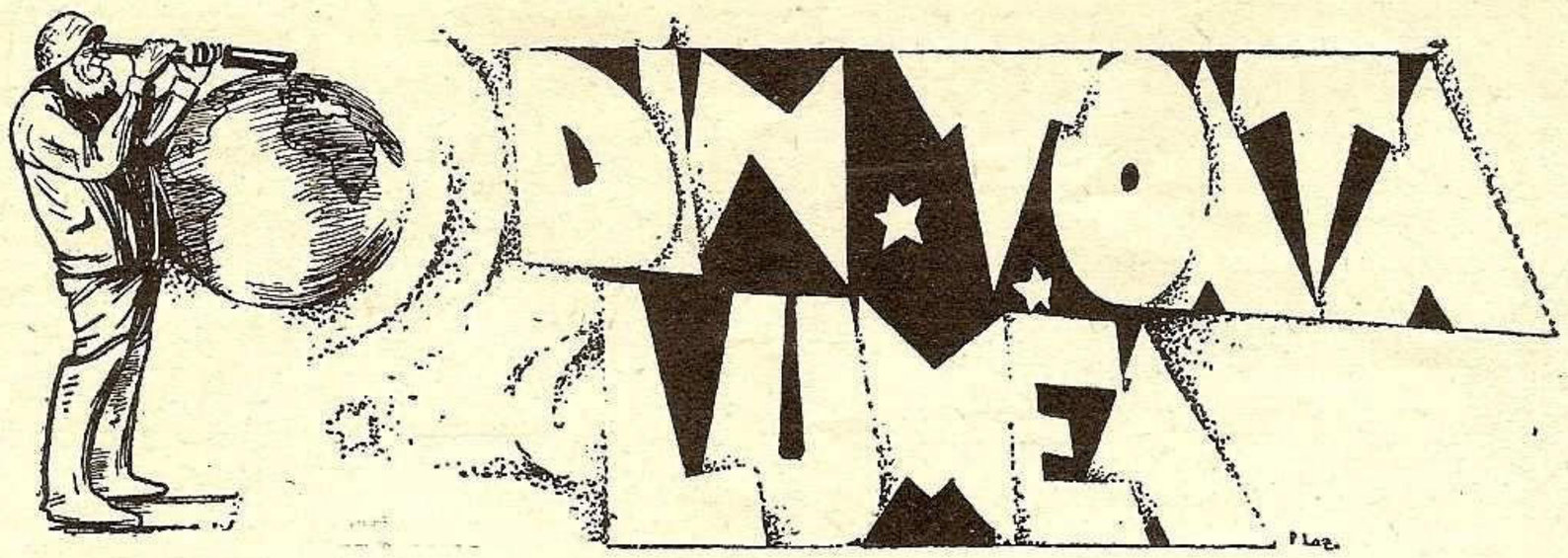
de SOFIA VLAD-RĂDULESCU
mama poetului Vlad Delamarina [1])

Dormi şi visează
Puiule dulce,
Mama veghează
La capul tău!
Vin' îngerule
Vin' şi fereşte
De visuri grele
Pruncul meu!

Autoarea cu micul Vlad în braţe.

Ţine-l la tine
Pe aripioare,
Ici lângă mine
Lin legănând, —
Surâzătoare
S'aud gurita
„Mamă!" şoptind.

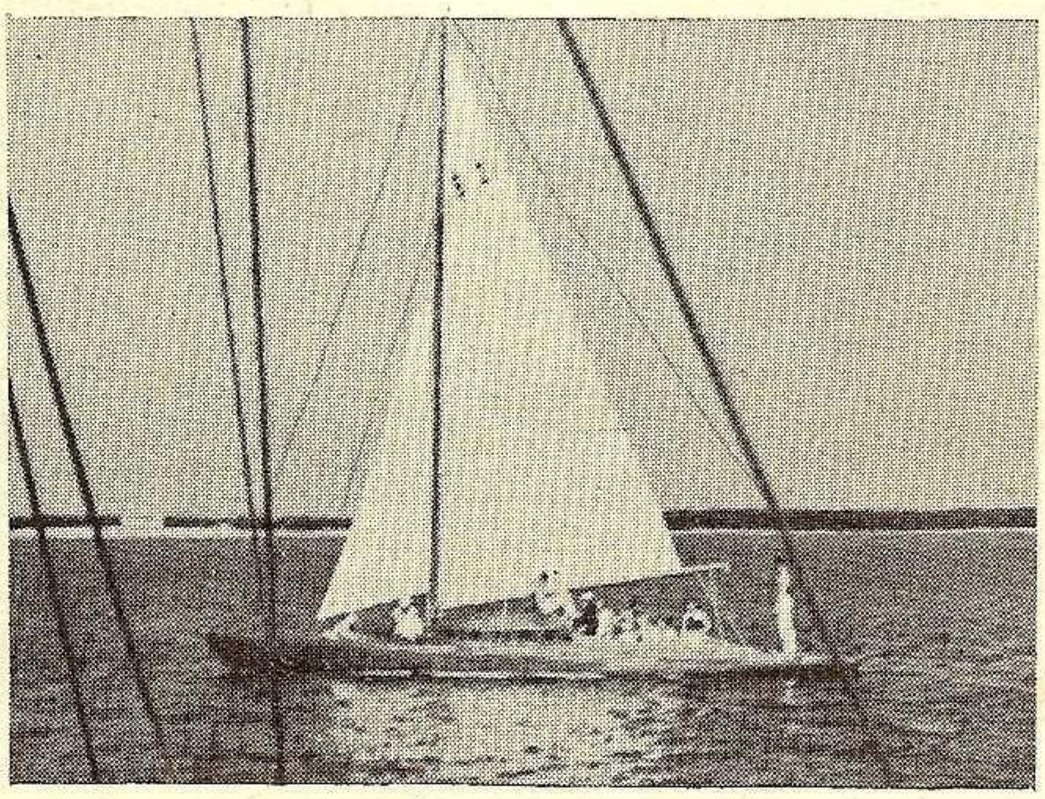
[1]) A se vedea numărul trecut.



Tineretul Polon în serviciul mărei.

Redobândirea accesului la mare în anul 1920, a impus Poloniei probleme grele.

Trebuia de schimbat radical psihicul poporului depe ţărm, chinuit de secole întregi de sclavie, cu psihicul poporului maritim, legat prin tradiţia victoriei pe Mare, la Oliwaï, victoria câştigată

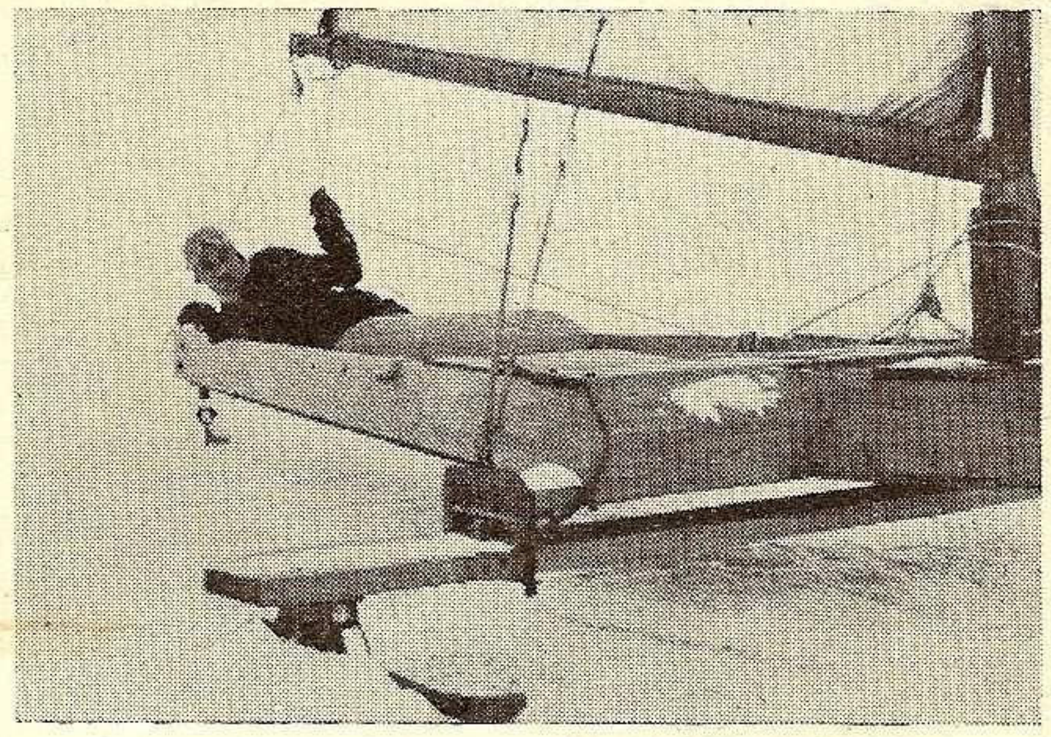


Tineretul polon cu yachturi proprii pe Baltica.

asupra Cavalerilor Teutoni în anul 1433, de pe timpurile Casei Waza, pe când navele polone despicau valurile Balticei.

A început o muncă grea şi anevoioasă a „Ligii Morska i Kolonjalna" spre a infiltra ideia mării în toate straturile sociale, la care tineretul universitar începând cu cel dela Politechnica din Gdansk, a răspuns cu toată căldura. Aci a luat fiinţă „A. Z. M."-Uniunea Academică Navală, în 1932.

Scopul era să pregătească tineretul universitar spre viaţa maritimă, prin organizarea taberelor în apropierea mării, prin organizarea călătoriilor pe mare, cu yacht-uri, prin organizarea de cursuri teoretice şi practice despre navigaţie ; prin organizarea de cursuri pregătitoare pe apele din lăuntrul ţării ; prin organizarea de conferinţe de propagandă ; prin înfiinţarea de biblioteci şi săli de lectură ; prin organizarea de cercuri autodidactice ; prin corcursul membrilor acestei societăţi la diferitele şedinţe ale „Ligii Maritime Coloniale", etc.



Săniile cu pânze ale A. Z. M.-ului.

In anul 1933 s'au organizat trei tabere internaţionale în apropierea mării şi anume în Jastarnia, unde s'au întrunit cam 720 de studenţi poloni şi circa 150 de studenţi străini.

In 1934 şi 1935 s'au organizat două tabere de navigaţie pe lacul din Troki, iar în anul 1935 o tabără de iarnă pe lacul Narocz, care a fost repetată apoi şi în Ianuarie 1936.

Societatea aceasta a înfiinţat şi a editat timp de 2 ani revista „Szkwa", care în prezent este editată de „Liga Maritimă şi Colonială".

---

astfel, ştiind că era aşezat pe un cap ce înainta în mare.

Grecii practicau un comerţ intens cu strămoşii noştri, care graţie acestui ţinut îngăduitor aşezării comercianţilor, ajunseseră la o civilizaţie aproape ca cea Grecească. Datorită numai Mării, am avut şi noi în antichitate o civilizaţie foarte dezvoltată.

Astăzi, această coastă se numeşte : „Coasta de Argint".

Acest nume îi este dat numai datorită constituţii sale calcaroase, (cretă) care văzută dela distanţă, şi fiind în bătaia soarelui, luceşte. Clima este aşa de blândă în acest ţinut, încât cresc migdali, şi măslini, fără bine înţeles să dea roade. Despre vin nu mai vorbesc, căci din antichitate era abundenţă mare. Cel mai bun exemplu îl constitue numele oraşului Dionysopolis, nume ce însemnează „oraşul zeului apărător al viţei şi vinului".

Acuma ca concluzie, punându-ne întrebarea : Cum au ajuns anticii aci ? răspundem prin trei vorbe pline de înţeles : „pe calea apei".

Intr'adevăr, vorbele acestea au un înţeles grozav de mare. Gândindu-ne la urmările acestui fapt, ne dăm seama că numai „calea apei" a ajutat ca strămoşii noştri să fie cunoscuţi în lumea veche.

Nici nu se poate un adevăr mai mare ca acela care spune că civilizaţia e adusă la toate popoarele pe calea apei. Şi încă un adevăr care se înalţă până la nivelul acestuia este cel spus de Cogâlniceanu :

„Cheia mântuiri noastre este drumul Dunării spre marea largă".

Amândouă aceste adevăruri, trebue să fie veşnic în inima tuturor românilor.

N. C.

Taberele din anul 1934 şi 1935 au primit cam 600 de persoane.

Micşorarea numărului participanţilor şi majorarea în acelaş timp a taberelor a avut drept rezultat ridicarea nivelului instrucţiei nautice, care consta din cursuri teoretice şi exerciţii practice pe unităţi plutitoare de orice sistem, începând cu bărcile cu vâsle, până la navele de pe mare. Fiecare curs lunar se termina cu călătorii în marea depărtată, ale studenţilor marinari din cei mai talentaţi.

Intr'o astfel de călătorie ieşiau câte trei yachturi turistice : „Swarozyc" cu două catarge, „Wojedowa Pomorski" şi „Szkwal".

Yachturile acestea se opriau în Danemarca, Norvegia, Suedia, Letonia, Estonia şi alte state baltice.

Alt mijloc pentru popularizarea ideei „A. Z. M.-ului în straturile sociale, este organizarea în fiecare an a excursiunilor generale nautice pe ghiaţă, pe cel mai mare lac din Polonia : „Narocz", cu o suprafaţă de 85 km.^{2}.

Sportul săniilor cu catarge a fost aproape necunoscut până la formarea „A.Z.M."-ului.

Deabia iniţiativa A.Z.M.-ului l'a scos la iveală din uitare.

Astăzi sportul nautic pe ghiaţă, deşi există de scurt timp, atrage atenţia străinătăţii, trezeşte interesul constructorilor polonezi, cari bazându-se pe experienţele practice ale „A.Z.M."-ului au început să construiască sănii cu catarge din ce în ce mai perfecte, folosindu-se de ultimele noutăţi ale ştiinţei tehnice.

Ar greşi cineva, dacă ar crede, că aicea se termină activitatea „A.Z.M."-ului, căci sportul nautic în toate felurile lui este numai baza activităţii „A.Z.M."-ului.

A.Z.M. ese pe un teren mai larg al tineretului cu cicluri populare de conferinţe răspândind pretutindeni înţelegere pentru problemele mării.

A.Z.M. tinde prin activitatea sa la trezirea interesului pentru mare la tineretul şcolar, pentru a-i împinge spre drumul studiului bazat pe mare, căci Polonia ca ţară maritimă încă tânără, are nevoie de specialişti, pe terenuri de activitate, legate cu marea şi anume atât pe terenul construcţiilor de vase şi porturi, cât şi comerţul maritim, etc..

A.Z.M. găseşte pentru membrii săi, cari studiază ramurile de ştiinţe în chestiuni maritime, locuri pentru practica în porturi şi la vase, între altele şi pe transatlanticuri noui poloneze m/s „Batory" şi „Pilsudski".

O problemă însemnată, la care tinde în felul acesta, atât de consecvent A.Z.M. este reforma studiilor la universităţi în spiritul maritim.

Ultima ţintă a A.Z.M. este educaţia unui nou gen de om, care cu principii câştigate pe mare, simţul disciplinei de organizaţie, răspunderea pentru executarea datoriilor impuse activităţii comune pentru binele comun, ce va conduce în viaţa socială, în munca conştiincioasă pentru Polonia maritimă.

O nouă mare în proect

Sub acest titlu, „Italia Marinara" din Maiu 1936, publică un articol, al cărui rezumat îl dăm mai jos, dat fiindcă chestiunea poate interesa pe cititorii noştri.

Această mare s'ar putea crea prin inundarea depresiunei Dancalia din Africa Orientală care în unele părţi e cu 100 m. sub nivelul mării. Pentru aceasta, ar fi nevoe numai de tăierea unui canal de vre-o 1000 km. prin care s'ar precipita apele Mării Roşii.

Această mare ar avea lungime de circa 200 km. şi o lăţime în mediu de 30 km. La realizarea acestui proect, lucrează chiar câţiva distinşi ingineri.

Pierderea unei aşa vaste întinderi de pământ nu numai că nu ar fi mare, pentrucă această regiune e de natură vulcanică, ci chiar folositoare omenirei, căci ar ameliora clima, ar crea o utilă navigaţie care ar interesa direct podişul etiopean, şi ar crea un bazin de pescuit.

Pentru exploatarea bogăţiilor Abisiniei de către Italieni, această mare ar procura una din căile cele mai lesnicioase de comunicaţie.

Umplerea acestei depresiuni cu apă ar dura aproximativ un an. Precis, nu se poate şti pentrucă dacă se poate calcula destul de exact debitul canalului, volumul de apă necesar mării, etc., cantitatea de apă pe care ar absorbi-o pământul nu poate fi nici pe departe prevăzută.

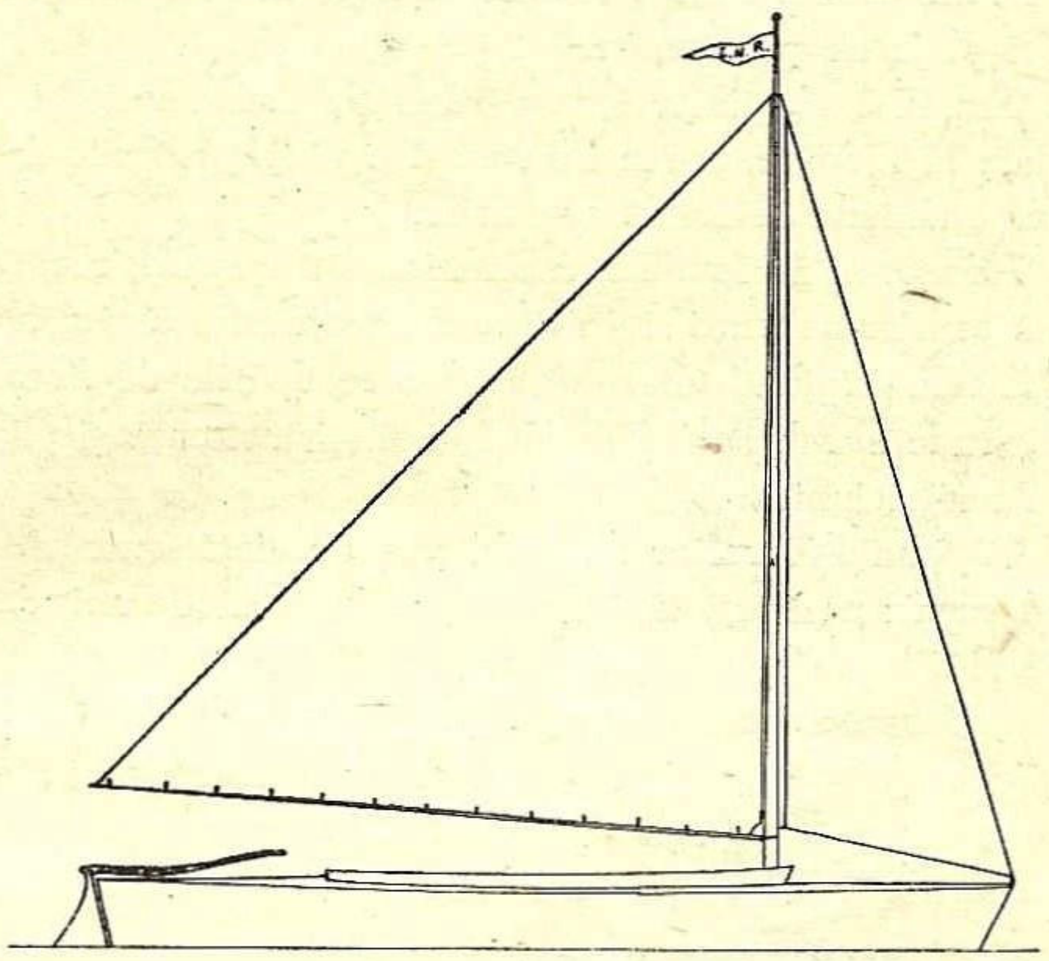
Autorul articolului propune că marea aceasta ce se va forma în viitor, să se numească „Marea Musolini" care ar fi deschisă navelor tuturor Statelor ; chiar şi celor englezeşti. M. T.

Model de barcă

Primim din partea d-lui August, directorul contabilităţii Minist. Justiţiei şi membrul nostru, următoarele, însoţite de planul bărcii, care se găseşte la sediul centralei L. N. R.

Subsemnatul Henry August, Directorul Contabilităţii Ministerului Justiţiei, membru al Ligii Navale Române dela înfiinţarea ei, am onoarea a propune prin prezenta un mijloc de propagandă ce v'am expus la ultima adunare generală :

A îndruma şi întreţine gustul copiilor spre navigaţie, prin construirea de bărci mici adoptabile într'o măsură oare-care navigaţiei cu vele atât pe lacurile din preajma Capitalei, cât şi în staţiunile depe litoralul Mării Negre.



Sunt patru ani de când am construit şi întrebuinţez în fiecare vară, o barcă, obţinând foarte bune rezultate, datorite următoarelor calităţi :

1). Greutate mică (26 kgr.) deci poate fi dată la apă şi trasă la mal de 2 copii între 10 — 12 ani, de mânerele fixate la ambele capete ;

2). Pescaj redus (0.20 M.) ;

3). Chilă longitudinală de 0.70 M., care-i asigură o bună stabilitate laterală, împiedică lovitura la val şi evită uzarea fundului, când barca e trasă pe nisip ;

4). Are în ambele capete compartimente etanşe care-i asigură flotabilitatea chiar când barca e plină cu apă până la copastie ;

5). Foarte uşoară la ramă cu una sau 2 pagaie ;

6). Redus la minimum ca construcţie, deci foarte eftină, (cred că s'ar putea obţine în serie, cu toate accesoriile, împrejurul sumei de 2.000 lei).

Am pus să se construiască un tip pe socoteala mea, în atelierele Munisport din Aleea Tonola No. 19, pe care-l ţin la dispoziţia D-vs, pentru încercări.

Barca putând fi construită chiar de amatori (elevi de liceu, cercetaşi, etc.) cedez Ligei planurile de construcţie şi sunt gata a da toate detaliile şi explicaţiile absolut gratuit, în scop de propagandă.

Primiţi vă rog Domnule Vice-Preşedinte, încredinţarea deosebitei mele consideraţiuni. *Henry August*

† CĂPITANUL I. S. ZAMFIRESCU

Aripa neagră şi nemiloasă a morţii a smuls deodată dintre cei vii, în stupidul accident întâmplat pe câmpul Cotrocenilor în ziua de 8 Iunie, pe Căpitanul I. Zamfirescu, aducând jalea în sânul familiei şi în mijlocul celor cari l'au cunoscut.

Imi fac o dureroasă datorie să aduc aci un omagiu celui dus dintre noi.

Căpitanul I. Zamfirescu este primul pe tabloul de onoare al Clubului Nautic Giurgiu, la a cărei înfiinţare a luat parte dintr'un început, cu entuziasmul sănătos şi constructiv care-l caracteriza. In calitate de comandant al companiei de Grăniceri Giurgiu în anii 1928—1930, s'a alăturat Clubului Nautic şi contrar multora dintre cei cari pornesc la lucru iute, dar şi mai uite se lasă de el, temeinic, el a lucrat la ridicarea tinerei formaţii sportive care era atunci Clubul Nautic Giurgiu la realizarea primei plaje de pe Dunăre.

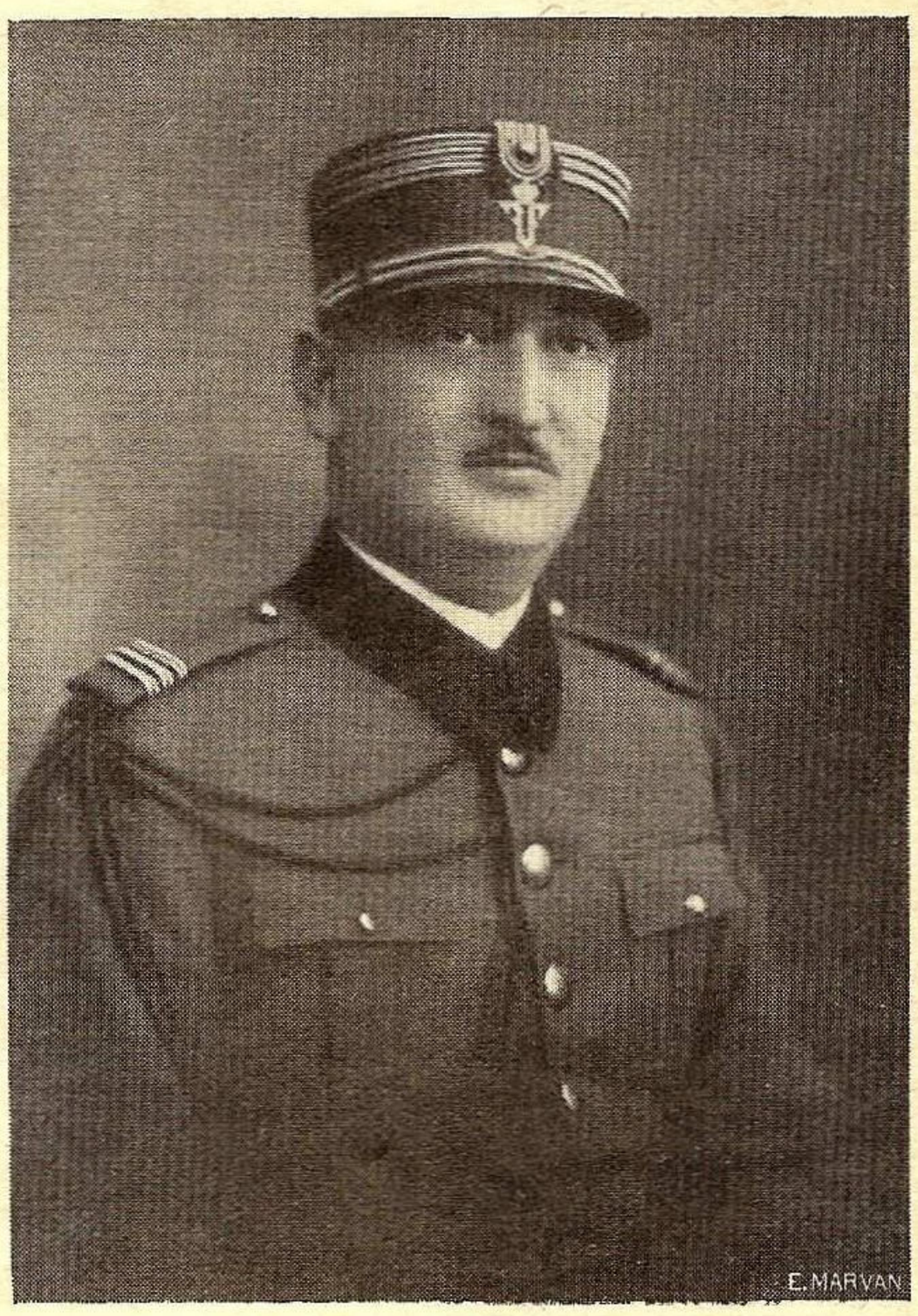
Era în acele timpuri când ideia de club nautic şi de plaje la Dunăre, părea nu numai o utopie nerealizabilă dar o acţiune de adevărat eroism.

Adunarea de fonduri, facerea de noi membri, realizarea banilor necesari ridicării acelei plaje care astăzi face fala Municipiului Giurgiu, erau preocupările de fiecare clipă ale membrilor Clubului Nautic, istovitoare şi pline de amărăciuni.

Căpitanul Zamfirescu, înalt, plin de viaţă, cu zâmbetul veşnic pe buze, tânăr, nu avea decât 41 de ani, deşi părul îi lucea ca argintul, alerga alături de noi, strângea ban cu ban, ne da din banul propriu, deşi ca fiecare om îşi avea greutăţile lui, iar când nu putea să ne dea ceva, punea mâna pe penel şi cu o dexteritate curioasă, deşi nu făcuse belle-artele, picta vederi din balta Dunării, pe care apoi le vindeam în folosul clubului.

Şi astăzi pe pereţii şcolii de pescărie, piscicultură şi marină din Giurgiu, unde ani dearândul am avut sediul clubului, stau agăţate două tablouri, mărturie a talentului şi dărniciei Căpitanului Zamfirescu.

Tânăr ofiţer ieşit din şcoala militară, a luptat pe fron-

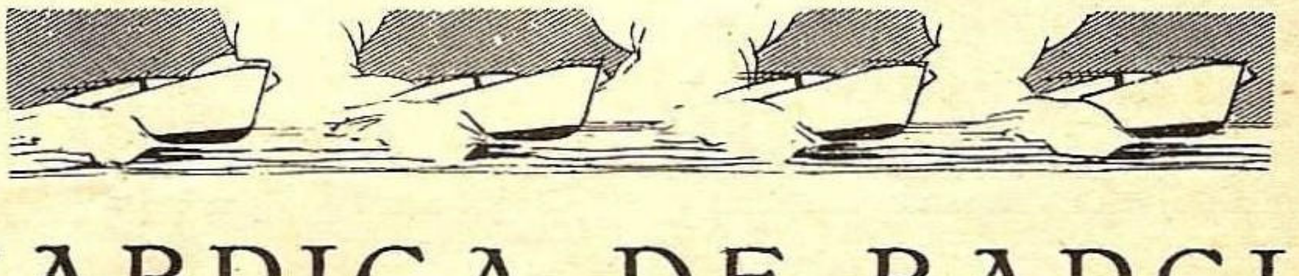


tul dela Mărăşeşti şi a scăpat. Soarta însă a vrut acum să piară aşa cum a pierit. Tristă soartă.

Odihnească-se în pace şi fie-i amintirea neştearsă.

Alexandru Daia

NAUTICA S. A.
REGHIN



FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

INFORMAŢII — NOUTĂŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Transatlanticul englez *Queen Mary* în primul său voiaj n'a reuşit să smulgă *„Panglica albastră"* lui *Normandie*. Media vitezei de traversare a fost de 29.133 noduri, faţă de 29.94 noduri realizată de *Normadie*, adică a traversat Atlanticul în 4 zile 6 h 38' iar *Normandie* în 4 zile, 3 h 5'.

(J. d. l. M. m. No. 896)

☐ Guvernul englez a comunicat celui american şi japonez că intenţionează a păstra un tonaj de circa 190.000 t. distrugătoare în loc de 150.000 t. cât prevedea tratatul din Londra 1930. Din acest tonaj, 83.000 t. depăşeşte limita de vârstă.

Hotărârea este justificată de numărul de submarine pus în construcţie dela 1930 de către naţiunile pe care nu le privesc partea 3-a a tratatului din Londra.

(Le Y. No. 2775).

☐ Crucişetoarele de 4.200 tone, construite în timpul războiului: *Calendon, Calypso, Caradoc, Ceres, Curaçao,* vor fi scoase din serviciu. Al doilea şi ultimul, vă amintiţi că ne-a vizitat şi pe noi.

(Le Y. No. 2775).

☐ La 1 Iunie forţele navale de linie armate ale Angliei erau astfel împărţite: In mediterana, *Barham* şi *Valiant,* şi în curând *Queen Elisabeth* şi *Repulse*. In M. Nordului, *Rodney* şi *Hood*.

Restul: *Nelson, Warspite, Malaya, Royal Oak, Revenge, Renown* sunt în şantiere pentru modernizare.

(Le Y. No. 2775).

☐ Pacheboturile poştale ale lui *Cunard White Star Linie* vor fi prevăzute cu instalaţiuni necesare montărei de tunuri de 152 m/m: acestea se vor face pe cheltuiala amiralităţei.

O convenţie între acesta societate şi administraţia Poştelor a fost încheiată, astfel că pentru viitor orice navă poştală ce se va construi să facă dela început asemenea instalaţiuni care să permită transformarea rapidă a acestor nave în crucişetoare auxiliare. Presa germană a comentat mult această măsură.

(Le Y. No. 2775).

Adunarea Ligei Navale Engleze

Deşi poporul englez e stăpânit de spirit marinăresc prin tradiţia şi aşezarea geografică, deşi marina engleză este cea mai mare şi mai puternică din lume, — totuşi s'a simţit şi acolo nevoia unei Ligi Navale, care numără câteva milioane de membri.

La 13 Mai s'a deschis congresul anual ,de către *Right Hon. Lord Lloyd,* preşedintele ligii. Cu acest prilej sau desbătut probleme interesante, la care au luat parte nu numai amirali, comandori, deputaţi, ci chiar şi doamne, care au dat dovadă nu numai de entusiasm, ci şi de competinţă.

Cum de hotărârile Ligei Navale ţine seama însăşi amiralitatea, s'au votat câteva moţiuni demne de relevat. Prima a fost următoarea:

„Având în vedere importanţa marinei în asigurarea comunicaţiilor, e necesar a nu se desvolta prea mult aviaţia, ci a se moderniza cuirasatele şi a se înmulţi crucişetoarele şi distrugătoarele".

După propunerea amiralului Taylor, referitor la întrecerea între Liga Aeriană şi cea Navală, ca între aceste două ligi să domnească armonie, a luat cuvântul comandorul *Norman Macmillou,* preşedintele Ligii Aeriene care a arătat inferioritatea aviaţiei engleze cu avioane cari fac 145 mile pe oră, pe când italienii au atins 266 mile, germanii 200 iar americanii cu 260, rază de acţiune 3000 mile şi o încărcătură de 5000 de bombe.

Ca număr, la 1300 avioane engleze, Italia are 2500, iar Germania în 1937 va avea 1500.

S'a mai discutat scăderea marinei comerciale, problema combustibilului, a pescarilor, socotită ca cea mai bună şcoală de marină.

Ultima moţiune a fost:

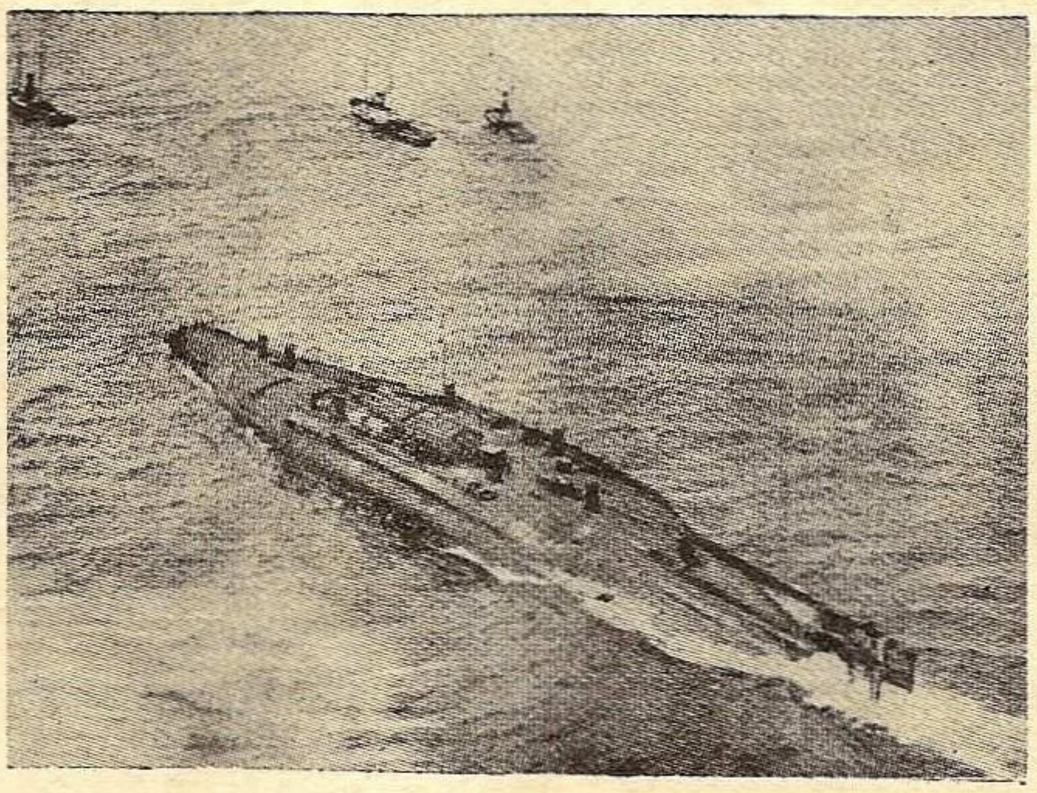
„Liga felicită guvernul pentru măsurile luate spre a întări forţa armată şi-l invită a grăbi această întărire.

Atrage atenţia asupra declinului marinei comerciale şi a flotei de pescari, ceiace prezintă un mare pericol pentru Imperiu şi-l invită a lua măsurile de rigoare pentru siguranţa Britaniei'.

După cum se vede şi în Anglia, graţie ligii navale, marele public e ţinut la curent cu nevoile naţionale maritime, iar guvernul ţine seama de sugestiile date de Naval League.

Cine a fost victorios la Yutland

A trebuit să treacă 20 de ani ca din documentele engleze şi germane să se stabilească în fine cine a câştigat faimoasa luptă navală.



Chiurasatul german «König Albert» remorcat la Rosith unde a fost scufundat. Vasul a fost ridicat la suprafaţă cu chila în sus.

Vice amiral I. E. T. Harper în revista THE NAVY organul Ligei Navale Britanice, recunoaşte că numărul de vase scufundate şi de morţi a fost mai mare la englezi, din cauza depărtării de baze şi a rapidităţii scufundărilor. Dar nu vasele scufundate, ci cele rămase gata a lupta hotărăsc victoria.

„Câştigă acela care rămâne stăpân pe mare, — şi Jelicoe a rămas stăpân, pe când germanii nu au mai scos nasul din port. Iar

zisa lor victorie a avut un aşa efect moral că după Yutland la bordul navelor germane au avut loc revolte, măceluri, încheiate cu predarea flotei .

FRANŢA

☐ La 1 Iunie s'a inaugurat de d. Lebrun, Preşedintele Republicei, noua şcoală navală dela Brest. Au fost invitaţi pe lângă d. Pietre, ministrul marinei şi d. Chappedelaine, ministrul Marinei Comerciale, general Maurin, Min. de Război, M. Déat, Min. Aerului şi Stern, in. Coloniilor.

Era şi timpul. Pe când America îşi formează tinerii ofiţeri în clădirile somptuoase dela Annapolis, Anglia la Dartwouth într'o clădire minunată, Japonia în insula Etajimo şi Germania la Fleurburg, — numai Franţa avea şcoala în barăci în care lipsea orice confort. Noua clădire, cu săli de conferinţe, ateliere, laboratoare, muzee, terenuri de sport, etc. poate rivaliza cu celelalte.

☐ Marina franceză a pierdut pe contraamiralul Bellanger. Intre alte acţiuni, se citează că în 1884, în calitate de comandant al crucişetorului *Seignelay* a pus stăpânire pe localităţile Obock, golful Todjourah şi Sogallo din golful de Aden, cu toată opoziţia englezilor şi egiptenilor.

ST. UNITE

☐ Se va pune în construcţie cel mai mare dirijabil din lume, de către cassa constructoare care a construit pe *Ackron*. Va avea 44 m. diametru şi 260 m. lungime adică cu 28 m. mai lung ca *Hindenburg* dirijabilul german. Va fi destinat serviciului transatlantic.

(Le Y. No. 2775).

JAPONIA

☐ Se svonise că Japonia ar fi pus în construcţie 2 nave de linie a 55.000 t., cu tunuri de 450 m/m. Svonurile acestea au fost desmințite de către ministerul marinei.

(Le Y. No. 2775).

GERMANIA

☐ La 15 Mai, Buletinul oficial al Marinei de război germane, a publicat lista navelor în prezent şi în construcţie la acea date.

După această listă se observă că sunt în construcţie trei crucişetoare în loc de 2 cât se cunoaşte până acum (*Ersatz Berlin, Ersatz Hamburg,* şi *J.)*.

Submarinele existente sunt 19 ; dela *U 1 — U 15, U 17 — U 20,* iar în construcţie *U 16, U 21 — U 36*. Programul anului trecut nu prevedea decât 28 din care 20 de 280 tone, 6 de 500 t., şi 2 de 750 t.

(Le Y. No. 2775).

ITALIA

☐ Se ştie că navele de linie *Iulio Cezare* şi *Conte di Cavur* sunt de mult în şantiere pentru modernizare, şi trebuiau să fie gata. Din cauza războiului italo-etiopean terminarea a fost amânată ; în orice caz în acest an vor intra în serviciu. Aceste nave au suferit o transformare radicală care a costat circa 300 milioane lire de fiecare. Numai coca a fost păstrată în colo, artilerie şi maşini au fost schimbate. Se speră că vor lua 28 noduri viteză, cel puţin.

(J. d. l. M. m. No. 897)

POLONIA

☐ Cel de al doilea transatlantic construit în Italia, numit *Batory* a fost definitiv predat Poloniei.

(J. d. l. M. m. No. 897)

GRECIA

☐ La 1 Ianuarie 1936, flota comercială greacă a fost clasată a 9-a din lume, cu un total de 1,853.000 t. (621 vapoare şi 680 veliere).

(J. d. l. M. m. No. 897)

Din ţară

☐ La 1 Iunie s'a lansat la Constanţa yachtul *Cnai Nou,* construit în şantierul creat de d. Ing. A. Teodoru la Constanaţ.

Este prima îmbarcaţiune de acest model şi de aceste dimensiuni care s'a construit în ţară.

Yachtul are o lungime de 15.20 m, lăţime 3,20, pescaj 2 m, şi 80 m. p. suprafaţă de velatură. Un motor îi asigură şi propulsiune mecanică cu 10 noduri.

Şantierul d-lui Ing. Teodoru acoperă o undre lipsă ce se simţea până acum şi este chemat a încuraja yactingul care a început la noi să-şi găsească din ce în ce mai mulţi adepţi.

☐ Ministerul Comunicaţiilor a înfiinţat trei inspectorate regionale pendinte de Insp. g-ral al Porturilor :

Insp. 3 Galaţi, condus de d. Cpt. C-dor (R) Popescu Virgil cuprinde porturile Reni, Isaccea, Mangalia, Balcik şi Sulina.

Insp. 2 Brăila condus de d. Cpt. (R) Vasilescu, cuprinde porturile Brăila, Măcin, T. Măgurele, Zimnicea, Giurgiu, Turtucaia, Oltenița, Oltino, Călăraş. Cerna Vodă, Hârşova, gura Ialomiţei.

Insp. 1 Timişoara cuprinde restul porturilor de pe Dunăre.

Portul Constanţa depinde direct de Inspectoratul general.

☐ *Comisiunea Europei a Dunării* care a început şedinţele sesiunei de primăvară la 15 Mai s'a închis la 30 Maiu.

Şedinţele au avut loc la Galaţi şi la Sulina.

☐ Secţia din Ismail şi-a reluat activitatea, alegându-şi următorul comitet :

C-dor M. Constantinescu, prefectul judeţului, preşedinte ; Colonel Toniță, vicepreşedinte ; Preda, procuror şi Lt. col. G. I. Buznea, membri ; Cpt. B. Ulic, căpitanul portului, secretar. Preşedinte de onoare I. P. S. Episcopul Dionisie al Cetăţii Albe şi General Art. Phleps, comandantul div. 12.

In programul pe 1936 s'a prevăzut acordări de premii pentru construcţii de bărci, aparate de pescuit, obiecte pentru muzee, precum şi înfiinţarea unor muzee.

Secţia numără 220 membri.

☐ La Leova, din iniţiativa d-lui Manta, agentul N. F. R., s'a întemeiat o nouă secţie a L. N. R.

RECENZII

M. AR. DAN : *Ada Kaleh.* Un elegant volum în care cititorul fără să se deplaseze face o delicioasă călătorie prin insula Adakaleh. Pe lângă o luminoasă şi plină de viaţă descriere, găsim o minunată povestire a trecutului istoric al insulei şi o minuţioasă expunere a obiceiurilor locale.

Cine a fost la Adakaleh, retrăeşte, şi-şi completează amintirile, cine n'a fost se simte înboldit a lua vaporul către insulă.

Ungaria revizionistă *de Dr. Ilie Daianu şi Leantin Iliescu*

Cartea „Ungaria Revizionistă" valoroasa lucrare a unuia dintre cei mai mari scriitori maghiari Dr. S. Fenyes erudit penalist, apărută în editura „Excelsior" din Bucureşti III, Benito Musolini 51, tel. 2.36-87, care prin bogatul material documentar şi bazat pe elemente şi realităţi din domeniul istoriei, combătând revizionismul, dovedeşte şi învederează caducitatea tuturor neadevărurilor sfruntate, invocate de unguri şi susţinute de contele Bethlem în străinătate, pe care le spulberă unul câte unul până la complecta lor nimicire, anulând revizionismul maghiar.

Astfel Dr. S. Fenyes refugiat în România stabilind cu însăşi mărturiile cronicarilor maghiar, *aboriginitatea românilor în Ardeal,* demonstrează până la evidenţă că aşezarea românilor acolo (Ardeal) este cu mult mai veche şi mai temeinică decât aceea vremelnică a ungurilor posterioară şi ca atare drepturile românilor etnice, istorice şi naţionale sunt şi rămân imprescriptibile pentru totdeauna. Dease-

menea mai descrie în colorit viu şi situaţia lamentabilă profund constatată a ţărănimii maghiare, invederând cu cifre statistice, cu date şi fapte certe, — taote culese din cronicele maghiare, — că ungurii ca minoritate în ţara ospitalieră românească trăesc cu mult mai bine, mai liberi, mai larg şi mai mulţumitor decât consingenii lor de dincolo de Tisa (Ungaria).

Lucrarea tradusă în româneşte de Dr. Ilie Dăianu, fost vicepreşedintele Camerei şi Senatului şi Leontin Iliescu ziarist şi publicist din Bucureşti, apreciată de rectorul Universităţii din Bucureşti, de Liga Antirevizionistă Română şi de diferiţi intelectuali din Capitală, purtând pecetea convingerilor clare, drepte şi cinstite ale unui intelectual ungur, care drept şi luminat patriot maghiar socoate că-şi serveşte mai bine patria şi neamul său prin această documentată lucrare, dând la lumină adevărul clar, real şi adevărat, decât prin a minţii, propovăduind ura şi învrăjbirea între cetăţenii aceleiaşi patrii, jeluindu-se continuu şi alarmând Europa cu orice prilej, — tocma când ştiu prea bine, — că dreptatea nu este de partea ungurească. Şi ca consecinţă Ministerul de Interne cu adresa No. 7324 din 12 Iulie 1935 a autorizat pe autorul cărţii să conferenţieze teza sa în limba maghiară compatrioţilor săi din Ardeal, pentru a-i lămuri, convinge, — în propriul lor interes, linişti şi determina sa să înceteze odată pentru totdeauna cu plângerilor nesăbuite şi să convieţuiască în deplină armonie cu naţiunea dominantă din Stat.

Editura Excelsior, Bucureşti III, Str. Benito Musolini No. 51, etajul II.

Două anuare pentru vase de răsboiu

Vincent-Bréchignac: LES FLOTTES DE COMBAT 1936 318 pag. Sociéié d'editions géographiques, maritimes et coloniales, Paris.

WEYERS TASCHENBUCH DER KRIEGSFLOTTEN. Ed. 10-a 1936. J. F. Lehmann, München, 444 pag.

E interesant a face o comparaţie între aceste 2 anuare şi cataloage de vase de răsboiu.

Anuarul francez are formatul unei cărţi obişnuite, destul de masivă, imprimată în caractere mari şi fără grija de a economisi hârtia, de a condensa materialul. Se găsesc schiţe şi planşe multe şi pentru fiecare tipuri de vase în parte, chiar de multe ori pe ea şi grosimea respectivă, ceeace e foarte util pentru a şti cum să localizezi grosimile cuirasei. Tabelele conţin toate unităţile în serviciu ale puterii respective şi programele navale eventuale; la marile puteri se dă şi repartiţia pe categorii a tonajului total. Tabelele cu date şi caracteristice numerice însă sunt sărace. Nu se mai dă protecţia şi pentru unităţile la cari nu reese din schiţe. Lungimea tunurilor în calibre, (cum se exprimă de obiceiu) e dată numai sporadic, ici şi colo. Puterea maşinilor şi viteza sunt de obiceiu numai cele „prevăzute", rar şi cele „realizate", ca la cel german. Apoi tabelele acestea globale fac „double emplois" cu datele înscrise sub fiecare schiţă în parte, fără ca primele să aducă material în plus; ba uneori se contrazic reciproc. O condensare, în sensul ca datele să figureze numai odată şi bine, ar fi profitabilă. Lipsesc tabele cu puterile pieselor de artilerie navală şi alte tabele utile. Aviaţia navală e bine reprezentată, mai ales în planşe, cari lipsesc Taschenbuchului.

Acesta e de format mic cât un carneta de buzunar şi cu numărul de pagini pe jumătate. Planşele şi schiţele au fost supuse unei selecţii; s'au sacrificat cele cu unităţi vechi, pentru a se economisi loc. In general materialul ilustrativ e mai restrâns; grosimile cuiraselor nu figurează pe schiţe. Nu sunt tabele de tonaje pe categorii. In schimb tabelele cu caracterisitcele numerice sunt incomparabil mai complecte decât în anuarul francez. Se dau toate grosimile cuiraselor cari se cunosc, apoi lungimile gurilor de foc. La sfârşit există tabelă cu puterile gurilor de foc (exceptând cele germane!), tabele relative la marina comercială, de transformare a unităţilor engleze în unităţi metrice etc. Pavilioanele naţionale sunt zugrăvite în culori. Mic şi condensat, Tascchenbuchul suportă comparaţia cu manualul francez mult mai voluminos, ba în documentare numerică îl întrece. Cel francez e carte de bibliotecă, cel german portativ ca un carnet. Cititorul care vrea să cumpere unul

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

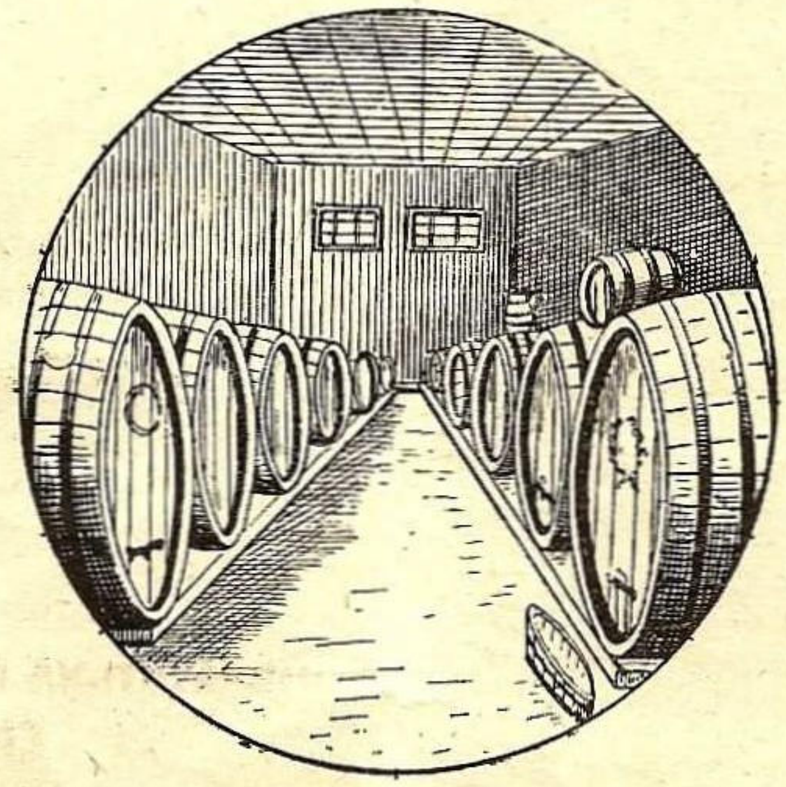
Meritul Comercial cl. II.

ŞTEFAN

MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREȘTI
STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAȚA MATACHE MĂCELARU)

TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTĂ ORICE LUCRĂRI DE ACEASTĂ BRANȘA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării
Precum și orice reparațiuni cu
PREȚURI REDUSE

din ele va decide după propria sa preferinţă ; preţurile se cam echivalează : 45 fr. şi 10 R. M.

O mică reflecţie. In fiecare anuar datele relative la patria proprie sunt cele oficiale. Ori datele oficiale apar mult în urma celor „difuzate" indirect, ori chiar se ţin secrete. Aşa că pentru a fi informat bine asupra vaselor franceze trebue să deschizi anuarul german şi viceversa. Mai ales germanii îşi învălue în secret vasele nou construite. E drept însă că ḍatele neoficiale pot suferi ulterior retuşări, dar asta se mai întâmplă câte odată chiar cu cele oficiale.

Dintre noile unităţi intrate în serviciu sunt interesante mai ales crucişetoarele japoneze de 8500 tone (90.000 cai, 33 noduri XV tunuri de 155 în turele triple, VIII : 127 A. A.). Apoi cele italiene. Două *Montecuccoli,* de 5855 tone, 110.000 cai, 37 noduri prevăzute şi 39,5 realizate la încercări, VIII : 155/L 53, VI : 100 şi VIII : 37 A. A. tip *Condotieri* cu protecţie ameliorată. Şi două *Eugeniu de Savoia,* 6791 tone, 110.000 cai, 36,5 noḍuri prevăzute şi 39 la încercări, 120 mm centură cuirasată, admirabile crucişătoare rapide şi totuş bine protejate ; armament similar.

Relativ la unităţile aflate încă pe cală, vedem că *Dunkerque* şi-a contropit artileria secundară cu cea antiaeriană ; va avea numai XVI : 130, în loc de XVI : 155 şi XII : 100 A. A. (ca la crucişătorul *Algérie* acestea din urmă), rezultând o economie de greutate.

Foarte puţin despre cuirasatele italiene şi germane. Primele de 35.000 tone au prevăzute : L = 236 m, l = 32,4 m, p = 9,35 m ; 150.000 cai, 30 noduri viteză, 1600 oameni echipaj, armament IX : 381 (?).

Celelalte ḍe 26.000 tone vor avea probabil 30 noduri şi ele iar ca armament principal abia IX : 280 (ne aminitm că *Deutschland* de 10.000 tone are VI : 280). Aceste tunuri vor trebui să aibă nişte calităţi balistice extraordinare pentru a echivala cele VIII : 330 ale tipului francez similar *Dunkerque.*

I. CĂDARIU

REDACŢIONALE

D. V. BĂDESCU. Marinarii noştri sunt pregătiţi a fi marinari, de Dunăre sau de mare. Ofiţerii pot fi şi într'o parte, şi alta, având o instrucţie generală. Apărarea fixă nu este infanterie, ci tot marina, folosind minele.

Dacă în război au fost şi la francezi şi la noi batalioane de infanterie marină, aceasta se explică astfel : la mobilizare vasele sunt deja armate cu activii, astfel că rezerviştii sunt 80% de prisos. Pentru a fi folosiţi s'a înjghebat unităţi de uscat cari luptă la maluri de apă. Dovada că nu-s din capul locului pregătiţi ca infanterişti, este că înainte de a fi trimeşi pe front, fac câteva luni exerciţii de desfăşurare terestră cu ofiţeri de infanterie. Comandantul batalionului nostru era un colonel de Infanterie. E deci o simplă adaptare la situaţie, — nu o pregătire specială la încorporare.

In ultimul moment

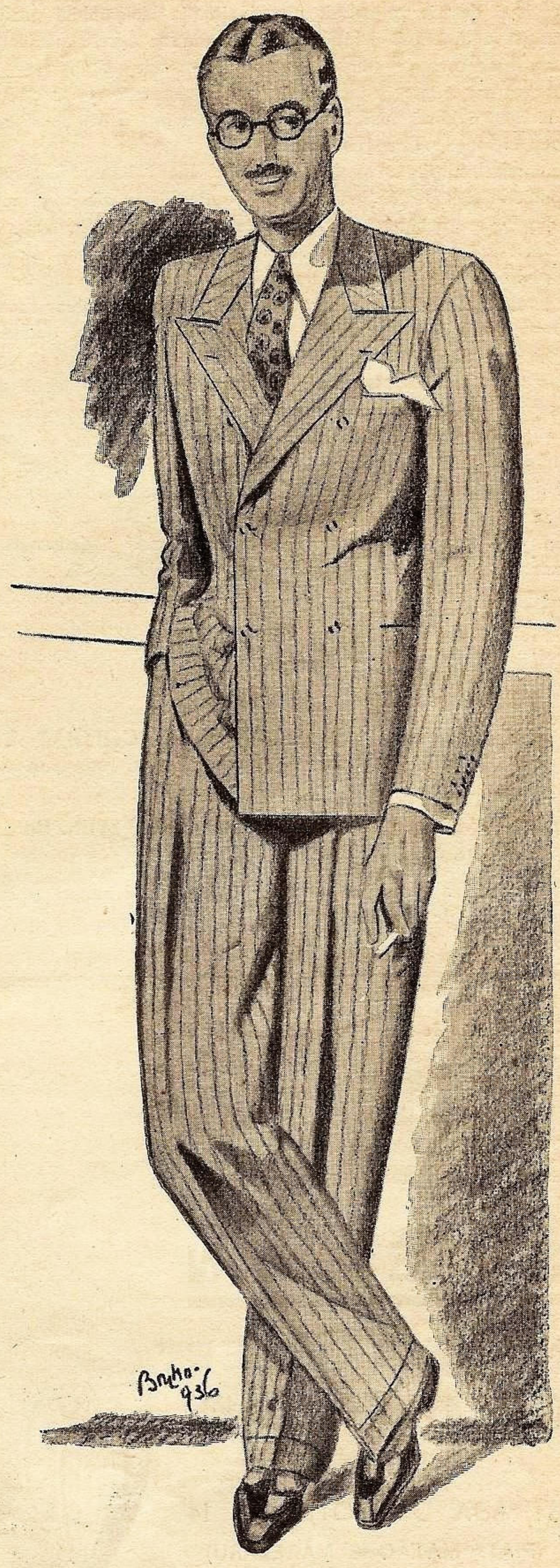
primim ştirea că secţia noastră din Cetatea Albă, a inaugurat activitatea de vară cu o masă comună la care au luat parte cei 170 de membri ai secţiei şi capii autorităţilor locale.

Cu această ocazie *d. Azoadurov,* preşedintele secţiei, a trimis d-lui *Amiral Coandă,* vice-preşedintele Centralei, următoarea telegramă :

„Inaugurând astăzi activitatea marinărească de vară a secţiunii, rugăm primiţi încredinţarea distinsei noastre consideraţiuni".

La care s'a răspuns :

„Vă mulţumesc pentru frumoasele sentimente ce purtaţi în toate ocaziunile Centralei Ligii în numele căreia vă felicit şi vă urez tot mai bine".



IMBRĂCAŢI-VĂ BINE ŞI EFTIN LA

CROITORIA ETIENNE THOMA

BUCUREŞTI, STR. VIRGILIU No. 22 — Telefon 3.26.01

MEMBRII L. N. R. AU 10% RABAT

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA IULIA	PELEŞ	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	24/VII	20/VIII	17/IX
SOULINA	16 h.	—	24 „	20 „	17 „
	—	17 h.	24 „	20 „	17 „
CONSTANTZA	6 h.	—	25 „	21 „	18 „
	—	15 h.	27 „	23 „	20 „
ISTANBUL	11 h.	—	28 „	24 „	21 „
	—	11 h.	29 „	25 „	22 „
IZMIR	15 h.	—	30 „	26 „	23 „
	—	11 h.	1/VIII	28 „	25 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	2 „	29 „	26 „
	—	20 h.	2 „	29 „	26 „
MALTE	6 h.	—	5 „	1/IX	29 „
	—	20 h.	6 „	2 „	30 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	8 „	4 „	2/X
	—	16 h.	8 „	4 „	2 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	9 „	5 „	3 „
	—	18 h.	9 „	5 „	3 „
MARSEILLE	14 h.	—	10 „	6 „	4 „
	—	16 h.	14 „	10 „	8 „
BARCELONE	11 h.	—	15 „	11 „	9 „
	—	16 h.	16 „	12 „	10 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	17 „	13 „	11 „
	—	11 h.	18 „	14 „	12 „
ALGER (facult.	10 h.	—	19 „	15 „	13 „
	—	14 h.	21 „	17 „	15 „
ISTANBUL	9 h.	—	27 „	23 „	21 „
	—	17 h.	27 „	23 „	21 „
CONSTANTZA	13 h.	—	28 „	24 „	22 „
	—	20 h.	31 „	27 „	25 „
SOULINA	6 h.	—	1/IX	28 „	26 „
	—	7 h.	1 „	28 „	26 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	1 „	28 „	26 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	ARDEAL	BUCUREŞTI	PELEŞ	OITUZ	ARDEAL
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	5/VII	28/VII	15/VIII	23/VIII	10/IX	22/IX
SOULINA	17 h.	—	5 „	28 „	15 „	23 „	10 „	22 „
	—	18 h.	5 „	28 „	15 „	23 „	10 „	22 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	29 „	16 „	24/V	11 „	23 „
	—	12 h.	8 „	31 „	18 „	26 „	13 „	25 „
ISTANBUL	14 h.	—	9 „	1/VIII	19 „	27 „	14 „	26 „
	—	20 h.	9 „	1 „	19 „	27 „	14 „	26 „
HAIFA	6 h.	—	14 „	5 „	24 „	3/IX	18 „	1/X
	—	18 h.	15 „	6 „	24 „	4 „	19 „	2 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	16 „	7 „	25 „	5 „	20 „	3 „
	—	20 h.	16 „	7 „	25 „	5 „	20 „	3 „
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	8 „	26 „	6 „	21 „	4 „
	—	17 h.	19 „	10 „	28 „	8 „	23 „	6 „
IAFFA	6 h.	—	23 „	11 „	1/IX	9 „	24 „	7 „
	—	18 h.	23 „	11 „	1 „	9 „	24 „	7 „
PORT-SAID	11 h.	—	24 „	12 „	2 „	10 „	25 „	8 „
	—	12 h.	25 „	13 „	3 „	11 „	26 „	9 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	26 „	14 „	4 „	12 „	27 „	10 „
	—	14 h.	28 „	16 „	6 „	14 „	29 „	12 „
IZMIR (fac,)	9 h.	—	31 „	19 „	9 „	17 „	2/X	15 „
	—	20 h.	31 „	19 „	9 „	17 „	2 „	15 „
ISTANBUL	6 h.	—	2/VIII	21 „	11 „	19 „	4 „	17 „
	—	14 h.	2 „	21 „	11 „	19 „	4 „	17 „
CONSTANTZA	15 h.	—	3 „	22 „	12 „	20 „	5 „	18 „
	—	20 h.	5 „	24 „	14 „	22 „	7 „	20 „
SOULINA	7 h.	—	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 „
	—	8h.	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parţial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor aveu loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANŢA — ISTANBUL — CONSTANŢA

DESERVITE DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**"

CONSTANŢA	ISTANBUL		CONSTANŢA
Départs	Arrivées	Lundi h. 14	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Départs	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 „	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 „	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 „	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/ X	11/ XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	7 h.	24 „	21 „	18 „	16 „	13 „	11 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
LE PIRÉE	14 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	11 h.	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	16 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 „
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	18 „
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	19 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	20 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 „	24 „	22 „
	—	20 h.	4 „	1 „	29 „	27 „	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	23 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/ X	30 „	27 „	25 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „	25 „
CONSTANTZA	13 h.	-	8 „	5 „	3 „	31 „	28 „	26 „
	—	20 h.	9 „	6 „	4 „	1/XI	29 „	27 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMANIA	DACIA	ROMANIA	DACIA
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	6/VII	13/VII	20/VII	27/VII	3/VIII
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	Mier. » 9	» » 18	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	8 „	16 „	22 „	30 „	5 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	11 „	—	25 „	—	8 „
	Plec.	—	» » 24	11 „	—	25 „	—	8 „
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	12 „	—	26 „	—	9 „
	Plec.	—	» » 11	12 „	—	26 „	—	9 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă „ 8	Luni » 8	13 „	18 „	27 „	1/VIII	10 „
	Plec.	„ 17	» » 17	13 „	18 „	27 „	1 „	10 „
HAIFA	Sos.	D-că „ 15	—	—	19 „	—	2 „	—
	Plec.	„ „ 24	—	—	19 „	—	2 „	—
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	--	20 „	—	3 „	—
	Plec	„ » 11	—	—	20 „	—	3 „	—
PIREU	Sos.	Mier. » 10	M-ri » 7	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
	Plec.	„ » 15	M-ri » 15	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	18 „	25 „	1/VIII	8 „	15 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cre.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipțieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 482
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egiptenii

U.I.C.M.B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racorduri la canal contra cost sau închiriere (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOTUL ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU MAI PUTINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Petroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

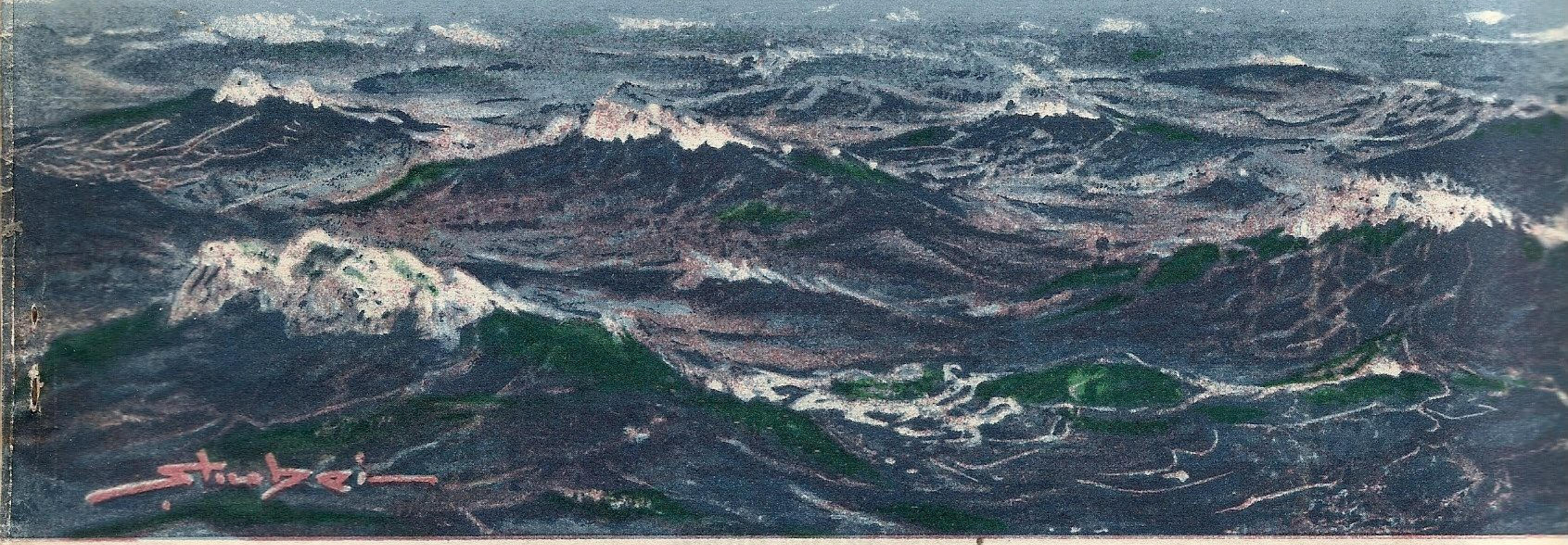
INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 5.25.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE ŞI EDITURĂ „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 7-8

IULIE — AUGUST 1936

ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

In memoriam . . . . . *L. N. R.*

15 August 1916 . . . . . *C-dor A. Negulescu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Amintiri după jurnalul de bord . . . . . *Barnic*

Marina comercială . . . . . *Ervin Ap. Popa*

Protecţia vasului de linie 1936—1940 . . . . . *I. Cădariu*

Ziua apelor . . . . . ***

Dela hotel de lux în bunchere . . . . . *Gheorghe Şincan*

Necrolog: † Generalul Orlicz Dreszer

† Generalul M. Alevra

Moartea unui veteran marinar

Din toată lumea . . . . . ***

Informaţii — Noutăţi — Recenzii

Iniţiere marinărească . . . . . *E. O.*

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**» 400**
Pentru particulari	**» 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**» 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în compul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori, Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

Ş. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BASINURI SI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonameutul de 10 inintrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10 %
UNION *Str. Ar. Briand, 6,* 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10 % reducere
REST-BAR „VISOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETARI Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25,* 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59,* boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33: Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta,* 5: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESOU-BERECHET *Str, Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vesfei),5:* Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10 %.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41,* 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caleaei Victori No. 81,* 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Grabroveni 10,* 10 % reducere
POSTAVARIA ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Branceni) Telefon 356/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere

CINEMATOGRAFE

Intrerea cu *Bilete Permanente,* eliberate de sediul L. N. R
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană
AIDA — Cal. Rahovei „ 10 „ „
Intrarea în baza carnetului de membru L. N. R. prezentat la Cassă
BIZANTIN — B-dul Elisabeta lei 10 de persoană
FORUM — Piaţa Palatului „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „
Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, elibera dela. sediul L. N. R.
ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — Calea Victoriei „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8,* 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18:* 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9:* reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală.* specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel.* 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari,* articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli.* 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101:* 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6.* 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.;* reducere 10 %

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol 26
15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10 % reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GA L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei* 7: 10 % reducere,
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85. 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE reducere 20%

S I L I S T R A

RESTURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (10%)
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turfucaia 55* (15%)
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%)
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%)
IV. CIOLACOF. *Str. Regina Elisabeta 18* (10%)
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%)

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%)
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Tifu Maiorescu 3* (50%)
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%)
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% raze 30%)
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. Str. G-ral Istrati 10* (20%)
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str.R. Ferdinand 30* (10 %)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete)
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%)
FARM. V. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete)
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% rrţete)

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%)
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%)
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%)
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%)
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%)
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%)

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%)
INLESNIREA, lângă primărie (15%)
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%)
N. IVANESCU, *Str, Regele Ferdinand 4* (10%)
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferâinand 8* (10%)

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Feedinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament)

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%)
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%)

BIROURI TECHNICE

Petre Naghi *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. Dimitrof, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
Ceasornicăria Solomon B. Mose *Str. Reg, Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. Fotof, *Str. Turfucaea 17* (10%).
At. Casabof, *Piaţa Păcii 2* (10 %).
Blănăria Anghel Dobreanu, *Str. R. Ferdinand 16*, (18%).

FIERARIE

A. Plief şi Rusu Gheorghef, *Str. Turfucaia 33*, (10%).
Hristea Toneof, *str. G-l Hargem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. Ionescu, *str. Carol I 14* (5%).
„Progresul" *str. Transilbania 5* (15% .

Membri trebue să prezinte carnetele vizate pe 1936. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

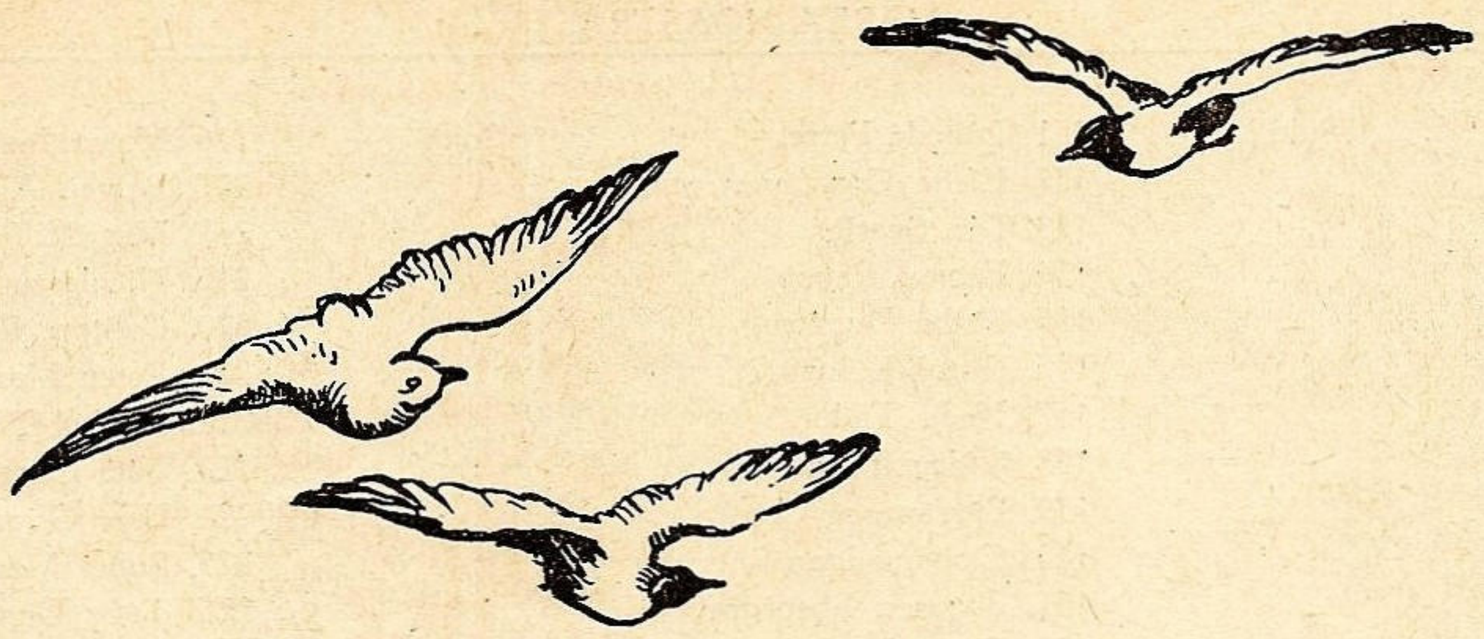
BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1936

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	„	ISSACCEA	„ 24.00	„
„	1.00	„	TULCEA	„ 21.30	„
„	4.00	„	ISMAIL	„ 18.30	„
„	7.00	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30	„
„	8.30	sos.	VÂLCOV	„ 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13, 30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —



IN MEMORIAM

In ziua când în porturile bătrânei Dunăre și Mării Negre, Marina noastră își serbează ziua, voi marinari — slujitori ai Mării și Dunării — și voi toți ce înțelegeți și iubiți Marea și apa sfântă a Dunării, reculegeți-vă o clipă în memoria marinarilor care și-au dat viața în războiul cel mare de întregire a Neamului, și implorați Patroanei noastre — Sfânta Maria — proteguirea sufletelor lor.

OFIȚERI

1. Cătuneanu Alexandru, Comandor.
2. Păun Constantin, Cpt. C-dor.
3. Stihi Eugen, Lt. C-dor.
4. Dumitrescu Constantin, Căpitan.
5. Stoicescu Niculae, Locotenent.
6. Lepri Remus, Locotenent.
7. Vârtosu Constantin, Locotenent.
8. Alexandrescu Ion, Locotenent.
9. Aşingher Bruno, Locotenent.
10. Pompilian Alexandru, Locotenent.
11. Gheorghiu Gheorghe, Locotenent.
12. Ilev Constantin, Medic-Locot.
13. Axente Alexandru, Sub-Locot.
14. Ghiculescu Ion, Sub-Locot.
15. Isvoranu Alexandru, Sub-Locot.
16. Petrescu Şerban, Sub-Locot.
17. Atanasiu Cicerone, Of. mec. cl. III.

MAEŞTRI

1. Angelescu Oto, Sub-maistru Militar cl. I.
2. Popa Marin, Sub-maistru Militar cl. II.
3. Rosch Dumitru.
4. Sterian Petcu, Maistru civil şef.
5. Nicolaevici D-tru, Mecanic civil.
6. Satâr Stan, Maistru stagiar.

GRADE INFERIOARE

7. Marinescu Nedelcu, Plut.-major.
8. Munteanu Ioan, Plutonier.
9. Mihail S. Olaru, Plutonier.
10. Lăzărescu Ioan, Sergent major.
11. Popescu Iulian Georgescu, Sergent major.
12. Constantinescu Şt., Sergent major.
13. Budeanu Constantin, Elev serg.
14. Berindei Petre, Serg.
15. Gaută Ioan, „
16. Tita Dumitru, „
17. Manoilă Ioan, „
18. Afteiuc Luca, „
19. Ene Atanase, „
20. Ochea Florea, „
21. Iacob David, „
22. Moroianu Nicolae, „
23. Apostol Vasile, „
24. Stănculeţ Ioan, „
25. Ioan Petru, „
26. Bejenaru Gh., „
27. Cristescu Gh., „
28. Vasile C. Simion, „
29. Bobocea Alex., „
30. Nică Costică, „
31. Luca Vasile, „
32. Hristescu Traian, „
33. Neica Alila, „
34. Ţopană Zamfir, „
35. Moacă Ioan, „
36. Orghidan D-tru, „
37. Stoian Cristache, „
38. Pârvu Stroe, „
39. Manca Constantin, „
40. Brânzei Vasile, „
41. Naforeanu Iordache, „
42. Gerban Niculai, „
43. Popescu Gh., „
44. Vrânceanu Simion, „
45. Constantinescu Vlad, „
46. Boncan Dumitru, Caporal
47. Stancovici Teodor, „
48. Rogobete Voicu, „
49. Gheorghe I. Ioan, Caporal
50. Ferenţ Constantin, „
51. Zaneti Stavru, „
52. Boeru E. Constantin, „
53. Sulu Alexe, „
54. Tunbalic Ioan, „
55. Ioan Niculae, „
56. Tofan Niculae, „
57. Bundan Ioan, „
58. Aletescu Dumitru, „
59. Dincă Anghel, „
60. Brebeanu Gheorghe, „
61. Iftimescu Vasile, „
62. Roman Ilie, „
63. Măgură Ioan, „
64. Dedu Niculae, „
65. Gal Constantin, „
66. Popescu Gheorghe, „
67. Mitroi Grigore, „
68. Juplea Stoian, „
69. Ghiţă Ioan, „
70. Techiu Zaharia, „
71. Vizanti Teodor, „
72. Vrabia Gheorghe, „
73. Vulpe Ştefan, „
74. Paraschiv Stoica, „
75. Popescu Dumitru, „
76. Dan Tudor, „
77. Grigorian Ştefan, „
78. Semo Niculae, „
79. Dumitru Ioan, Sold.
80. Barbu Gheorghe, „
81. Căciularu Dan, „
82. Niţu Apostol, „
83. Deliu Gheorghe, „
84. Tafaru Pandele, „
85. Drăgan Radu, „

86. Bălăiță Vasilică, Sold.
87. Ungureanu Ioan, „
88. Radu I. Barbu, „
89. Mladian Constantin, „
90. Turcu Gheorghe, „
91. Firu Petre, „
92. Baldea Florea „
93. Filimon Iorgu, „
94. Gălățeanu Ioan, „
95. Dumitru Gheorghe, „
96. Chelu Constantin, „
97. Impușcatul Ioan, „
98. Ioniță Gheorghe, „
99. Poenaru Stan, „
100. Buloi Ioan, „
101. Mușat Grigore, „
102. Răşnoveanu Mihail, „
103. Stoican Niculae, „
104. Simionescu D. Anton, „
105. Ghergie Tudor, „
106. Vasilescu Alexandru, „
107. Catohan Gheorghe, „
108. Roşu Dumitru, „
109. Bornă Dumitru, „
110. Mircea Gheorghe, „
111. Famiva Petru, „
112. Farfara Mihai, „
113. Bordei Niculae, „
114. Boarnă Mihai, „
115. Stoica Marin, „
116. Nicolescu Pavel, „
117. Naciu Vasile, „
118. Papucea Alexandru, „
119. Dincoiu Ştefan, „
120. Stan Stan, „
121. Pătraşcu Tache, „
122. Parlade Gheorghe, „
123. Ilie Tănase, „
124. Condurache Zahei, „
125. Popescu Iosub, „
126. Rotaru Ioan, „
127. Pavel Vasile, „
128. Iliescu Răducanu, „
129. Ciochi Niculae, „
130. Fecu Gheorghe, „
131. Negrea Eugeniu, „
132. Iancu Traian, „
133. Roşu Dumitru, „
134. Necula Nastan, „
135. Cazan Haralambie, „
136. Cristea Radu, „
137. Trăistaru Niculae, „
138. Vasile Cornea, „
139. Ignat D. Popa, „
140. Ciocan Dumitru, „
141. Rizechi Florea, „
142. Resteanu Ioan, „
143. Mihalache Mihalache, „
144. Marin St. Ioan, „
145. Vasile Niculae, „
146. Georgescu Niculae, „
147. Juncu Gheorghe, „
148. Ciubucana Marin, „
149. Iosif Gheorghe, „
150. Chelu Ilie, „
151. Lobodă Petre, Sold.
152. Efrim Constantin, „
153. Dia Scarlat, „
154. Esmail Regep, „
155. Sârbu Dumitru, „
156. Pistol I. Ioan, „
157. Nedu Tudor, „
158. Vâlcu Toma, „
159. Bârzănescu Const. „
160. Ciobanu Ioan, „
161. Bunescu Gheorghe, „
162. Cojocaru Gheorghe, „
163. Baghină Nicolae, „
164. Caplea Tudor, „
165. Stanomia Marin, „
166. Amarinei Gavrilă, „
167. Utre T. Ivan, „
168. Gontariu Emil, „
169. Dobrin Dumitru, „
170. Imreh Grigore, „
171. Moraru Dumitru, „
172. Arapu Petcu, „
173. Roman Tudor, „
174. Vasiluță Gheorghe, „
175. Dănilă Dumitru, „
176. Cioabă Vasile, „
177. Salu Tudor, „
178. Mengher Dumitru, „
179. Frunză Gheorghe, „
180. Grecu Constantin, „
181. Cioroiu S. Enache, „
182. Stancu Constantin, „
183. Ursache Vasile, „
184. Ioniță Ioan, „
185. Bartan Constantin, „
186. Mihail Z. Mihail, „
187. Codrea Petrache, „
188. Caliga Aurel, „
189. Madiga Ioan, „
190. Olteanu Niculae, „
191. Barbier Dumitru, „
192. Rusu G. Cristache, „
193. Chirilaşu Ioan, „
194. Grigore Marin, „
195. Stancu Stan, „
196. Răcăreanu Marin, „
197. Golan Antonie, „
198. Schipu Nicu, „
199. Lefter Vasile, „
200. Dobroghe I. Tănase, „
201. Devaitz Ioan, „
202. Caragea P. Niculae, „
203. Garagan Gheorghe, „
204. Naca Ioan, „
205. Elisief Gherasim, „
206. Pustenghea Gheorghe, „
207. Matei Ioan, „
208. Ovemeanu G. Ene, „
209. Grecea Marin, „
210. Toma Gheorghe, „
211. Sterpu R. Ştefan, „
212. Vântu Gheorghe, „
213. Dinu Dumitru, „
214. Cristea Anghel, „
215. Luchian N. Gheorghe, „
216. Voicu Ioan, Sold.
217. Bercea Alexandru, „
218. Negrilă Petre, „
219. Niculescu Vasile, „
220. Calițoiu Petre, „
221. Petcu Marin, „
222. Anghel Traian, „
223. Niță Constantin, „
224. Feer Grigore, „
225. Solici Marin, „
226. Tufiş Dumitru, „
227. Avram Constantin, „
228. Pârvuică Dumitru, „
229. Câmpeanu Constantin, „
230. Tertebacă Nedelcu, „
231. Cernişescu Ioan, „
232. Stănescu Gheorghe, „
233. Brănescu Nicolae, „
234. Tofan Florea, „
235. Ismană Stanca, „
236. Baciu Ioan, „
237. Grümberg Aureliu, „
238. Petrescu Constantin, „
239. Uzumtama Sterian, „
240. Sârbu Vasile, „
241. Barbu Stoian, „
242. Niță Petre, „
243. Netcu Ioan, „
244. Stana Lapadat, „
245. Danim Vasile, „
246. Pană Ilie, „
247. Pleniceanu Constantin, „
248. Itzvan Fritz, „
249. Sima Marin, „
250. Voinea Gheorghe, „
251. Pielelungă Niculae, „
252. Florea Dumitru, „
253. Floriță Mihalache, „
254. Vişan Gheorghe, „
255. Mitrache Marin, „
256. Mihailă Ioan, „
257. Bogdan Mihaiu, „
258. Tianu Simion, „
259. Caragea Ioan, „
260. Tabără Nicolae, „
261. Manole Nicolae, „
262. Dana P. Ioan, „
263. Popârlău Ioan, „
264. Munteanu Simion, „
265. Răducan Răducan, „
266. Iorgu Gheorghe, „
267. Ţârlea Ştefan, „
268. Chiriță Iorga, „
269. Luza Alistar,
270. Barbu Gheorghe, „
271. Ciornei Constantin, „
272. Chiriacu Ioan, „
273. Mihaiu Gheorghe, „
274. Slave Ioze Voicu, „
275. Ciobanu Petre, „
276. Bocan Gheorghe, „
277. Cumpăta Niculae, „
278. Petria Gheorghe, „
279. Văduva stan, „
280. Udrea Răducan, „

281. Schipul Ioan, Sold.
282. Honu Constantin, „
283. Crăciun Constantin „
284. Bornea Dumitru, „
285. Ene Stan, „
286. Ronosefschi Efrim, „
287. Soricică Niculae, „
288. Murtaza Constantin, „
289. Neculai Gheorghe, „
290. Vasile Ştefan, „
291. Troacă Adam, „
292. Filip Ioan, „
293. Cordan Achile, „
294. Chirea Ştefan, „
295. Ilie Marin, „
296. Bălan Andrei, „
297. Gamotoriceanu Tudor, „
298. Nicolae Ioan, „
299. Niculcea Ilie, „
300. Steria Andrei, „
301. Pandelea Niculae, „
302. Niţă Platon, „
303. Brăilescu Ioan, „
304. Dedu Nicolae, „
305. Radun G. Dumitru, „
306. Mihăilescu Constantin, Sold.
307. Drăguţ Ioan, „
308. Gaură Pantelimon, „
309. Buzatu Ioan, „
310. Cristea Ioniţă, „
311. Cârja Constantin, „
312. Giurgilă Giurgi, „
313. Georgeanu Constantin, „
314. Atomei Gheorghe, „
315. Dragu Pătraşcu, „
316. Palaghia Grigore, „
317. Constantin Ilie, „
318. Nastasă Constantin, „
319. Dumitru Dumitru, „
320. Bordea Marin, „
321. Mihalcea Niculae, „
322. Gliga Marin, „
323. Croitoru Constantin, „
324. Blejoiu Stan, „
325. Paraschiv Stoica, „
326. Hagi Paraschiv, „
327. Matcu Carol, „
328. Ţuricanu Constantin, „
329. Mircea Florea, „
330. Pestriţa Tudor, „
331. Ciulea Hristu, Sold.
332. Preda Pătru, „
333. Bejan Tudor, „
334. Chitic Vasile, „
335. Cheriner Vasile, „
336. Badea Constantin, „
337. Zamirache Ilie, „
338. Trandafirescu Octavian, „
339. Pârvu Voicu, „
340. Covrig Dumitru, „
341. Lătaru Ioan, „
342. Adjucanu Constantin, „
343. Casian Ioan, „
344. Boşneog Pantelie, „
345. Istrate Gheorghe, „
346. Nicolae Ilie, „
347. Ionescu G. Dragomir, „
348. Duţă Tudor, „
349. Teodorescu Gheorghe, „
350. Ştean Steria, „
351. Dobrin Ioan, „
352. Putinelu Tudor, „
353. Mester Alexandru, Elev. Şc. Marină

Toți aceștia au murit acolo unde datoria i-a chemat, ca marinari, ca infanteriști, ca tunari sau ca aviatori.

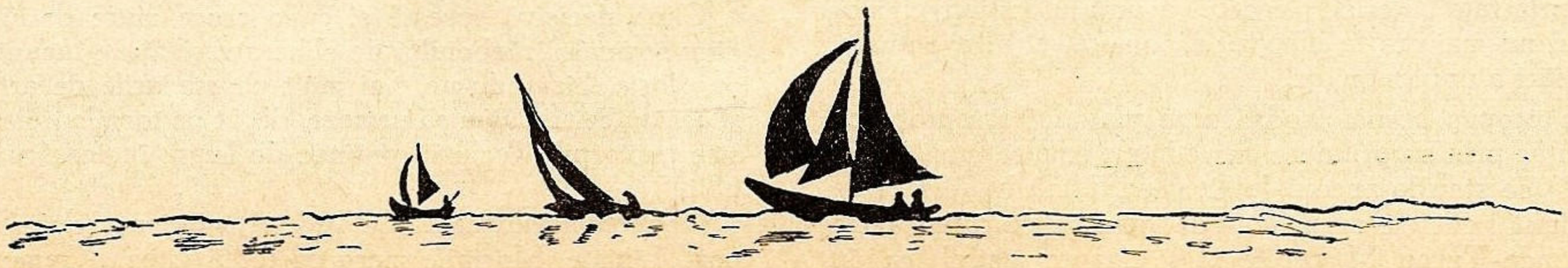
La Turtucaia, Silistra, Rașova, Topalu, Hârșova, Măcin, Brăila, Galați, Isaccea Tulcea, Chilia, Vâlcov, Sulina și Constanța, pe Dunăre și Mare.

La Mecica, Pietroșani, Zimnicea, Calafat, Cerna. Pe malurile Siretului și Prutului. In văzduh la Bacău, Iași și până la Tissa.

Și-au dat duhul cu sufletul împăcat că au murit pentru Țară, pentru împlinirea visului lor, al moșilor și strămoșilor lor: întregirea neamului.

Nu l'au putut vedea împlinit ca noi, — dar sufletul lor, de acolo din Impărăția Cerurilor, se roagă pentruca jertfa lor să nu fi fost zadarnică, iar noi, cu adevărat uniți să facem la fel, dacă vremile vor cere.

Dumnezeu să-i ierte și să-i binecuvânteze.



15 AUGUST 1916

stăzi când de bine de rău avem la mare ceva din ceiace ar trebui să avem, când primul submarin va fi botezat în apele noastre, — gândul mă 'ntoarce cu două decenii în urmă și în bucuria promițătoare a prezentului, ceva lăuntric mă împinge să dau la iveală cele întâmplate în ziua decretării mobilizării, ca o învățătură, pentru viitor.

Situația în acea zi era :

La mare *nimic,* — „Elisabeta" fără tunuri cu tovarășul ei „Mircea" ascunse pe canalul Măcinului.

La Dunăre escadra de monitoare (4) cu vedetele lor (8) la Turtucaia, după barajul de mine și estacada cu poartă, apărând timp de doi ani neutralitatea Dunării noastre. Pe malul stâng bateriile „Elisabetei", pe cel drept o baterie cu obuzierele de pe monitoare.

Flota austriacă cu 9 monitoare și 6 contravedete la Rusciuc, — unul din monitoare făcând de gardă la frontiera româno-bulgară.

După planul general era stabilit ca ostilitățile pe Dunăre să 'nceapă prin torpilarea navelor inamice la trecerea lor prin fața bateriilor de lansat torpile automobile ce urmau a fi așezate pe malul Dunării în ostrovul Mocanul din fața Giurgiului și lansarea de mine de curent dintr'un ostrov dela deal de Rusciuc. Pentru aceasta la Giurgiu aveam 8 torpile automobile sistem vechi și vre-o 100 de mine de curent, parte cu aprindere mecanică, parte cu aprindere electrică.

Marina austriacă aflase că la noi s'ar face experiențe de lansări de torpile automobile pe Dunăre, încercase chiar și ei unele, fără reușită. Nu știau însă că la noi d. *Amiral Gavrilescu* reușise să rezolve problema și comandanții vedetelor fusese antrenați la lansări de zi și noapte, din tuburile schelet cu care fiecare vedetă era înzestrată. Cu prilejul examenului de Locot. C-dor am putut constata îndemânarea și pregătirea comandanților.

La luarea comenzii sectorului Giurgiu mi-am dat seama însă că planul inițial nu avea sorți de izbândă, pentru următoarele motive :

1) Torpila automobilă e un submarin automat în miniatură cu mecanisme gingașe, cari s'ar fi resimțit de transportul pe vălătuci dela depozit până la malul Dunării.

2) Apele în acel an scăzând prea mult, impunea săparea unor șanțuri în maluri, cari mergeau până la 5 metri adâncime : dispărea surpriza.

3) Trebuind ca noi să așteptăm trecerea vreunui monitor prin fața bateriei, pierdeam avantajul inițiativei, momentul nu mai era la dispoziția noastră, ci al eventualei deplasări a unui monitor.

Am propus atunci modificarea planului și aprobarea unui atac prin surprindere cu vedetele asupra monitoarelor (8) ce stau la ancoră la Rusciuc. Până la declararea răsboiului vedetele ar fi făcut serviciu de patrulare între Flămânda-Turnu Măgurele zi și noapte, astfel ca în noaptea atacului comandantul escadrei austriace să creadă că ele fac obișnuita patrulare.

S'a aprobat atacul propus, nu însă cu vedetele antrenate și pregătite pentru așa ceva, ci cu trei nave cari nu aveau instalații de lansare : *Rândunica,* — aceiași care la 1877 scufundase un monitor turcesc la Măcin, — *Cătina* și *Bujorescu,* două vase de studiu ale Serviciului Hidraulic, înalte la apă și cari se înclinau într'o parte și alta când un om se deplasa pe punte dela tribord la babord.

Greutatea cea mare era să *improvizezi* din aceste trei vase neuniforme, trei torpiloare. Pentru lansarea torpilelor se *improvizase* niște tuburi-schelet de lemn de formă paralelipipedică. Am rezolvat problema, cu inima strânsă, — încingând cu fringhii câte un tub de fiecare bord al torpiloarelor (!?) mele, la linia de plutire a lor.

„Rândunica" având forma de șalupă militară și fiind scundă la apă, s'a pretat mai bine. O experiență făcută după un ostrov, a dat rezultate bune. Celelalte două însă, prin forma și suprastructura lor, ne-a dat mai mult de lucru. Ori e știut că direcția tirului depinde de instalația tubului : puțin înclinat într'o parte, torpila ia la ești un drum care e cu totul altul decât cel spre țintă !

M'am închinat însă situației și în ziua mobilizării am pregătit atacul astfel :

1) Din canalul dintre Mocanu și mal lansarea de mine de curent contra monitorului de gardă, care logic trebuia să alerge la glasul tunului spre Rusciuc *(Sublt. Popescu* — azi maior la jandarmi rurali).

2) In ostrovul Mocanu, într'un șanț săpat la 5 m. adâncime *Locotenentul Păunescu* (azi Comisar maritim la Sulina), aștepta cu două torpile automobile trecerea aceluiași monitor la deal.

3) Locotenenții de rezervă *Hrubes* (actualmente comandant S. M. R.) și *Petrescu Șerban* (mort în războiu ca aviator) urmau să lanseze mine de curent din sus de Rusciuc, imediat după atacul principal.

4) *„Rândunica"* cu subsemnatul, *„Cătina"* cu Lt. C-dor *Bărbuneanu* (azi amiral) și *„Bujorescu"* cu *căpitanul Gheorghiu* (azi comandor), fiecare cu câte două torpile în borduri urmam să dăm atacul principal contra celor 8 monitoare.

O PETRECERE TURBURATĂ

Din ajun făcusem o recunoaștere și stabilisem punctele de pe malul Ramadanului, de unde torpiloarele improvizate trebuiau să pornească de odată în linie de front spre escadra inamică, a cărei situație o reperasem.

La 16 August, la ora 9.30 seara rând pe rând ies torpiloarele (!) din bazinul S.H., cu luminile stinse și mașinile încet, spre a nu face sgomot și urcă Dunărea spre locurile de plecare. Vigilenții noștri grăniceri din port, neștiind ce vase sunt, erau cât pe aci să dea alarma.

Clipa decisivă sosește și cu o cruce mare pornim să dăm semnalul războiului de eliberare și să ne încununăm de glorie, bizuindu-ne mai mult pe atacurile de artilerie și aerian ce trebuiau să urmeze, decât pe torpiloarele noastre cu torpile vechi în putinee de lemn, încinse cu fringhii !

Noaptea întunecată. Se vedeau minunat luminile din port. Liniște. Mașinile merg cu toată viteza. Oamenii la

posturi, — sergentul *Brânzilă,* şeful şalupei *Rândunica* la cârmă. Secundele par ani. O sete grozavă îmi usucă cerul gurei. *Rândunica* dudue. Tăcerea nopţii e turburată doar de cântece de mandolină ce se aud dinspre monitoarele către care ne îndreptăm, cari nu bănuiau că moartea li se pregăteşte.

Ne apropiem. Siluetele încep a se desena, contururile să apară tot mai pronunţate. N'aşi putea spune dacă eram la 70, 50 ori 30 metri, — când un *„Bot a hoi!"* puternic ne vesteşte că am fost simţiţi. Mai mergem puţin şi comand : „Atenţiune ! Foc !"' Torpila din Tribord ţâşneşte vijelios, — elicea celei din Babord hurue tot în tub : torpila se înţepenise !

Conform ordinului încep rondoul spre deal, ca să nu cad peste celelalte două torpiloare (!) sau peste torpilele lor.

Inainte ca rondoul să fi fonst angajat, o explozie puternică ne luminează prova : torpila atinsese, monitorul trebuia să se scufunde. O flacără imensă, o bubuitură puternică, un fum gros şi apoi flacări, flacări : monitorul ardea ! Iar vaetele celor răniţi le am şi acum în urechi. Mărturisesc fără ruşine că am plâns : emoţia succesului, mila pentru cei răpuşi, — n'aşi putea spune.

Proectoarele tuturor monitoarelor se aprind şi cercetează cerul. După cum am aflat mai târziu dela şeful de stat major al escadrei inamice, fost camarad la şcoala de torpile din Pola, — s'a crezut la început că a fost o explozie la bordul... — veţi afla mai târziu cui, — iar după ce au primit telegrama dela Viena că România a declarat războiul, au bănuit un atac aerian. Numai la o torpilare nu s'au gândit şi n'au aflat de ea decât a doua zi, când au pescuit pe mal o torpilă eşuată ca un marsuin.

Cătina şi *Bujorescu* şi-au lansat şi ele torpilele, — dar nici una n'au nemerit ţinta, după cum era de aşteptat.

Ajunşi la malul românesc, conform ordinelor, am evacuat personalul şi părăsit şalupele. Sergentul *Brânzilă,* cu aprobarea mea, s'a reîntors la şalupă şi sub bătaia proectoarelor şi tunurilor inamice, a reuşit cu peripeţii de care am vorbit la radio, să readucă *Rândunica* în bazin la adăpost.

Aşteptam înfrigurati atacul aerian şi focul bateriilor noastre contra celorlalte monitoare rămase reatinse, — de unul eram siguri, — dar aşteptarea ne-a fost zadarnică : nici în noaptea aceea, nici a doua zi, când învălmăşeala evacuării Rusciucului a fost o unică ocazie, nu am auzit nimic. Cauza ?

Nu aveam avioane, iar bateria dela Slobozia nu avea decât 20 de obuze.

Monitorul austriac de gardă la auzul exploziei a ridicat ancora şi s'a îndreptat spre Rusciuc, trecând la 20 metri de bateria de torpile a locotenentului Păunescu. Torpilele însă... se înţepenise în tub. Tremurând de ciudă, locotenentul a descărcat tot revolverul în monitor — altă armă care să funcţioneze ne având la îndemână. I-a fost dat mai târziu ca aviator, să se încunune de glorie.

Minele de curent... n'a făcut nici una explozie !

Şi acum ascultaţi ce însemnează când n'ai noroc, — e vorba de noi, — sau când ai noroc, — e vorba de monitoare.

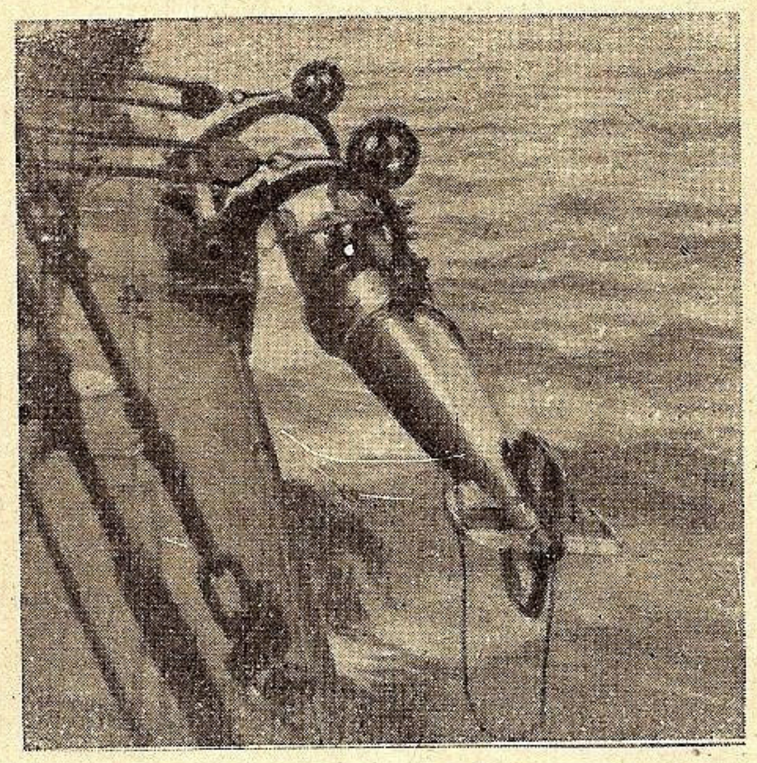
In seara aceia comandantul monitorului destinat să primească torpila *Rândunicei* îşi serba onomastica. Toţi ofiţerii de pe celelalte monitoare împreună cu soţiile lor, susori de caritate pe vasul spital, erau învitaţi la petrecere. Puntea monitorului era transformată în punte de dans, iar pe un şlep încărcat cu motorină se găsea materialul depe puntea golită, muzica militară şi bufetul.

Şlepul era acostat la monitor în partea dinspre malul român.

In clipa când am pornit la atac se executa din program un concert de mandolină. Torpila a mers drept spre monitor, dar a lovit... şlepul, aruncând în aer muzică, bufet şi aprinzând motorina din el ! Şlepul salvase monitorul ! Dacă monitorul ar fi fost lovit, pe lângă echipajul său, ar fi fost ucişi şi invitaţii, comandanţi şi ofiţeri de pe celelalte monitoare !...

Aşa se întâmplă când se face război cu improvizaţii. Din 8 torpile lansate, 4 nu nemeresc ţinta, — era fatal,— trei se înţepenesc în tub şi singura care nemereşte, scufundă un şlep !

Dela această salvare miraculoasă austriacii au tras un învăţământ : temându-se de eventualele torpilări, ori ce mişcare o executau cu câte un şlep la ureche în bordul dinspre noi. In două rânduri numai graţie acestei apărări au scăpat două monitoare: şlepurile găurite s'au dus la fund, iar monitoarele şi-au văzut de drum.



Instalaţia pentru lansarea torpilelor la vedetele noastre.

Cu toată nereuşita acestui atac, totuşi efectul a fost nebănuit. Temându-se de alte torpilări, întreaga escadră austriacă s'a refugiat tocmai după ostrovul Berzina, la 100 km. de frontieră (Turtucaia) şi la 30 km. de malul românesc, într'un adăpost sigur şi de *mai înainte pregătit.* Şi a stat acolo pitită până la trecerea dela Flămânda a armatelor noastre, când cu şlepul clasic la ureche, s'au scoborît la vale. „Din nouă monitoare măcar unul trebue să ajungă la Flămânda", suna telegrama mareşalului Mackensen, dovada prmejdiei ce însemna căderea în spatele frontului dobrogean a armatei d-lui Mareşal Averescu.

In acelaşi timp monitoarele şi vedetele noastre luptau cot la cot cu armata de uscat, apărându-i flancul şi spatele, iar barajele de mine au întârziat atât de mult înaintarea monitoarelor austriace încât abia în Decembrie au ajuns la Brăila, după ce au pierdut unul pe drum. Aci prinse de gheţuri erau cea mai ideală ţintă pentru avioane, — dacă le-am fi avut.

Invăţături ? Una singură : războiul în general, cel pe apă în special, nu se poate face, nu se câştigă cu improvizări antideluviane sau abisiniene. Curajul, sfidarea morţii n'a lipsit niciodată românului, — dar numai cu el

DELA UN NUMAR LA ALTUL

15, VI. 1936 — 15. VII. 1937

Intervalul de timp, dela 15. VI până la 15. VII. a purtat, în general, aceaş pecete a nesiguranţei şi îngrijorării, ca şi celelalte perioade de timp rezumate în numerele anterioare, cu toate unele evenimente îmbucurătoare.

Până şi timpul, din tot intervalul dela 15. VI. la 15. VII. a avut un caracter nesigur şi îngrijorător.

S'a trecut astfel, dela vreme cu soare din plin, la adevărate mânii ale sfântului Ilie spre a ajunge către 15 Iulie la adevărate canicule.

Aceste canicule precum şi faptul că acest interval e acela care deschide aşa zisul sezon, trebuia să aibă ca urmare firească un exod spre staţiunile noastre de pe litoral al tuturor celor pe care Marea îi cucerise în ultimii ani.

Iată însă că a trecut şi 15 Iulie, şi afluenţa îndrăgostiţilor de mare nu a atins nici jumătate din cea de acum un an.

Dacă totuşi staţiunile noastre mai numără vizitatori, aceştia sunt în majoritate străini, mai ales cehoslovaci şi polonezi. Pe aceştia doar, îi vezi dela 6 dimineaţa luând grăbiţi drumul plajelor însorite, ungându-şi tacticoşi cu untdelemn trupurile bronzate şi sorbind din plin din isvorul de sănătate al mării şi plajelor.

Care să fie oare cauza lipsei de afluenţă spre litoralul nostru ?

Probabil că mirajul staţiunilor străine ce oferă un confort superior pentru aceeaş cheltuială, scumpetea ca să nu spun specula din staţiunile noastre, lipsa ruletei, dar mai ales greşita politică tarifară a C. F. R.-ului care anul acesta nu a mai acordat în aceaş măsură reducerile de transport din trecut.

Constanţa, Balcicul, Eforia, prin urmare, au încercat în acest interval momente de criză. Doar Mangalia a fost mai căutată.

Poate că luna August să aducă ceva mai multă viaţă.

Şi doar, oarecari sforţări de îmbunătăţiri în aceste staţiuni s'au făcut.

Astfel în Constanţa, lucrările de consolidare a malurilor au continuat intens, la Balcic s'a început lucrări de diguri pentru amenajarea unui port închis, iar la Eforia lacul dintre această staţiune şi Carmen Sylva e pe cale a fi transformat în port pentru îmbarcaţiunile de sport, prin tăerea istmului dela Sud de hotelul Bellona.

In afară de grija autorităţilor locale ale acestor staţiuni, se părea la un moment dat că şi Ministerul Comunicaţiilor, împărtăşeşte grija de punere în valoare a litoralului nostru, mai ales când consideraţiunile de ordin turistic se adaugă şi cele de ordin economic şi strategic.

Astfel, se vorbea insistent de intenţiunea de a se repara vre-o 400 km. de sosele, printre care se cuprindea şi aceea Bucureşti - Constanţa şi Constanţa - Balcik pe litoralul mării. S'au ţinut chiar licitaţii, dar intenţiunile s'au tot evaporat până când s'a redus la acea de refacere deocamdată numai a porţiunei Constanţa-Cobadin.

Să trecem acum la activitatea porturilor şi dintre acestea să începem cu Constanţa, astfel cum am făcut în totdeauna.

Astfel, în ceeace priveşte produsele petrolifere luna Iunie s'a soldat cu un export de circa 427.000 tone produse diverse.

Ţările cumpărătoare a acestor produse au rămas cam aceleaş ca în trecut. S'au reconfirmat calităţile excepţionale ale acestor produse şi avantagiile de navlu pentrucă şi în acest interval au fost câteva transporturi spre ţări ce es din raza obişnuită a acestui fel de export, cum e de exemplu India, Canada, Noua Zeelandă.

S'a observat o tendinţă de sporire a exportului pentru Franţa şi s'a înregistrat o propunere din partea Ministerului Aerului din Franţa pentru aprovizionarea unei importante cantităţi de benzină de avion.

S'a remarcat că greutăţile acestui fel de export pentru Olanda şi Grecia sporesc din cauza greutăţilor de plată.

In ceeace priveşte cerealele, s'a înregistrat un export de circa 10.000 tone diverse cereale, adică un regres.

Suntem însă abia la începutul perioadei de export, aşa că regresul acesta e oarecum justificabil.

In schimb, exportul de cherestea, s'a soldat numai cu circa 3800 tone ,adică cu un vădit regres.

O creştere simţitoare s'a înregistrat în luna Iunie în exportul de animale şi păsări : 140.000 păsări diferite şi 11.500 capete de vite au fost îmbarcate în special pentru Palestina şi Grecia. Aceste cifre se speră că vor fi chiar depăşite în cursul lunilor viitoare, când măsura ridicării sancţiunilor contra Italiei ,va începe să-şi dea roadele.

Porturile dunărene s'au bucurat în această perioadă de ape suficiente. Deşi în majoritatea zilelor din acest interval, s'au înregistrat în unele porturi temperaturi de tropice, au căzut ploi destule, astfel că apele nu au fost prea scăzute, şi navigaţia nu a fost stânjenită. Păcat însă, că navigaţia nu a fost prea, prea activă, cum de altfel se întâmplă mereu, devenind regulă.

In exportul de cereale, Brăila a cunoscut o activitate mult îmbucurătoare faţă de celelalte luni. S'au încărcat ceva cereale şi s'au încheiat multe transacţii în special pentru Anglia, Olanda şi Danemarca. Situaţia recoltelor noastre este foarte frumoasă şi corespunde une recolte proaste din ţările de mare export cum e Canada, St. Unite, din care cauză s'a observat că cerealele noastre încep să fie căutate.

Galaţii a lucrat ceva cu exportul de cherestea care în Iunie a ajuns la circa 40.800 tone, faţă de circa 28.000 tone, exportate în Mai. Cifra poate ar fi fost şi mai mare, dacă grevele din Franţa nu ar fi determinat pe negustori să nu mai încarce pentru această destinaţie de teamă să nu risce a nu putea descărca, aşa cum a păţit vaporul „Alba Iulia" care la 10 Iulie s'a reîntors la Galaţi cu întreg încărcământul de cherestea luat la plecare. Cu toată cifra destul de mare a acestui export, negustorii din Galaţi sunt foarte alarmaţi din cauza taxelor ridicate la intrare în Dunăre, impuse de C. E. D., taxe de port, cheiaj, pilotaj, etc.

Un port care a înregistrat o frumoasă activitate ,bine înţeles comparativ cu lunile trecute, a fost Reni. Mai tot tranzitul ce se făcea odată în Galaţi se face acum la Reni.

Bine înţeles că nemulţumirile gălăţene sunt mari din această cau-

---

şi cu torpile a căror bătae nu trecea de 200 m., cu putinee de lemn în loc de tuburi de lansat, cu mine care făceau explozie în mâinele noastre, dar tăceau chitic când trecea inamicul peste ele, nu se poate asigura victoria.

In faţa începutului dela Constanţa şi după îndemnul Augustului nostru Preşedinte, privesc viitorul cu încredere. Programul stabilit, în rate mici şi îndepărtate a început să se realizeze. Avem toată neădejdea că ritmul se va accelera, fiindcă şi primejdia pare a se apropia şi istoria nu trebue să se repete.

Datoria Ligii Navale, — înţelegând prin aceasta a membrilor ei, — este ca de Sfânta Maria să se înhame cu înflăcărare la opera de propagandă şi să lupte ca cheta de anul acesta să asigure cel puţin un nou submarin, frate cu Delfinul.

Membrii ai Ligei Navale, după ce aţi citit cele de sus, făceţi-vă datoria.

Comandor A. NEGULESCU

ză şi motivul e că condiţiunile de muncă sunt mai eftine la Reni decât la Galaţi.

Pentrucă vorbim de tranzit, trebue să arătăm şi nepriceperea ce o dovedim din nespecularea poziţiunei noastre geografice şi a relaţiunilor politice care în parte comandă relaţiunile comerciale.

Astfel, s'a observat că tranzitul de zahăr cehoslovac ce se făcea odată prin Galaţi, a început să se facă prin Susak, Triest şi aceasta din cauza unor excese vamale.

Polonia, Austria, Ungaria, preferă în locul drumului mai scurt prin porturile noastre Galaţi sau Constanţa, un drum mai lung, ocolitor, prin Hamburg, Triest, pentru mărfurile lor din şi spre Orient, din cauza excesivelor taxe de tranzit. Deşi C.F.R. a redus tarifele pentru transport aproape cu 75%, taxele de port şi cele vamale, se menţin urcate. Cheltuiala pentru operaţiunile de tranzit în Constanţa, pentru un vagon de marfă, a ajuns să fie circa3200 lei. Se poate vedea cât de mare este această sumă, când se va arăta că cheltuiala transportului aceluiaş vagon dela Halmei la Constanţa adică pe o distanţă de 950 km. e de 5000 lei,. In această situaţie, nu e deloc greu să-şi dea seama oricine, dece porturile noastre, în special cele dunărene, agonizează şi dece nu vom ajunge niciodată să le redresăm cu toate comisiunile ce se vor ţine.

Desigur, — cel puţin în chestiunea porturilor dunărene, — cred că aci ar fi locul să spun despre campania pornită în acest interval de timp de către o parte din presă, contra C. E. D., în care vede una din principalele cauze pentru care porturile dunărene nu pot avea rolul, ce în mod firesc ar trebui să-l aibă, pentru tranzitul nostru.

Această presă, se întreabă, cum e posibil ca un vapor să prefere a intra în Dunăre spre a ajunge la Galaţi sau Brăila, dacă pentru această intrare, vasele trebuesc să plătească C.E.D.-ului sume în jurul lui 600—700.000 lei, ca să alimenteze un buget de circa 4 milioane franci aur, din care 62% reprezintă lefuri enorme, reprezentări, etc., 15% amortizări de dobânzi la împrumuturile făcute, şi abia 22% cheltueli pentru lucrări.

Pentrucă am arătat mai sus, facilităţile ce le-a făcut C.F.R.-ul pentru a atrage tranzitul mărfurilor străine, găsim că aci ar fi locul să înregistrăm, pentrucă tot în legătură cu C.F.R. este, greva declarată de negustorii de peşte din cauza urcărei de către C.F.R. a tarifului de transport.

Din această cauză am asistat, şi asistăm încă, pentrucă până la 15 Iulie greva nu a încetat, la o tragedie nu a acestor negustori sau a C.F.R.-ului a căror grijă nu trebue să le-o purtăm, ci a pescarilor vânători cari nu trăesc decât de azi pe mâine şi cari sunt primii loviţi de această grevă, pentrucă P.A.R.I.D.-ul a luat măsuri de oprirea pescuitului până la aplanarea conflictului.

Tot în legătură cu pescarii, am avut de înregistrat congresul general al pescarilor vânători, care s'a ţinut la 13 Iulie la Brăila. Din toate discuţiunile ce-au avut loc, s'a remarcat o mare numulţumire contra P.A.R.I.D.-ului, care nu se mulţumeşte decât a-şi încasa dijmele exagerate cari nu numai că nu încurajează pe pescari, dar tind chiar la desfiinţarea lor, fără a lua măsuri pentru executarea unor lucrări necesare sporirei poducţiunii, şi a se ocupa de oganizarea exploatărei pescuitului .

Toate greutăţile ce le întâmpină şi care au fost expuse în congres, au fost adevăruri dureroase şi au arătat lipsa de grijă pentru această imensă bogăţie ce ar putea aduce statului venituri considerabile.

După ce am vorbit despre mărfuri să vorbim şi despre vapoare.

Am anunţat în cronica numărului trecut, că în momentul tipărirei revistei, am primit vestea că contractul pentru construirea unui vapor pentru S. M. R., s'a încheiat. Cum s'a mai arătat în paginele acestor reviste, acest vapor va fi gata la începutul lui 1938, va avea circa 6.500 tone, acţionat cu motoare Diesel şi care îi vor asigura o viteză de 22 noduri. Seriozitatea şantierelor Burmeister Wain din Danemarca este cea mai bună chezăşie că acest vapor va fi construit în cele mai bune condiţiuni.

Trebue să recuonaştem că efortul pe care-l face Ministerul Comunicaţiilor este destul de mare, însă el era necesar şi nu mai putea fi amânat. Aşa se întâmplă în totdeauna când orice lucru nu se face la timp.

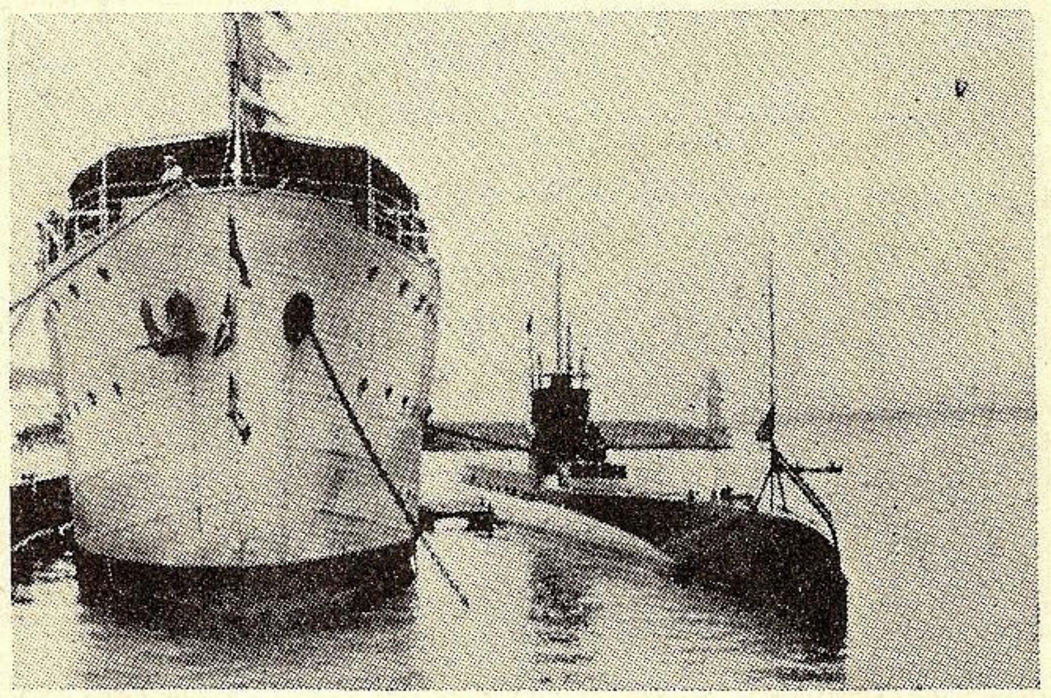
Tot în acest interval s'a hotărât construirea şi celui de al doilea vapor pe care-l avea în vedere S.M.R.-ul, tot la acelaş şantier şi care va fi gata tot în 1938.

Bine înţeles, că cu aceste 2 noui nave nu am rezolvit problema. Mai trebuesc înlocuite şi cargourile care au îmbătrânit şi ele, mai trebueşte dotat S.M.R. şi cu 2—3 tancuri pentru produse petrolifere cari nu se poate să nu-i aducă cele mai frumoase venituri.

Lipsa vaselor se simte cu orice ocazie. Aceasta, în afară de atâtea altele, a fost dovedită recent de propunerea pe care a făcut-o în acest interval de timp guvernul statului Iran pentru crearea unei linii maritime Constanţa-Trebizonda.

Legăturile economice cu acest stat, este drept că nu sunt prea desvoltate, însă avem destule produse ce ar putea găsi un plasament în Iran. Se pune întrebarea însă, dacă în cazul de faţă, când avem atât de puţine vase, luând un vapor ce deserveşte alte linii şi punându-l pe această nouă linie s'ar întrece pierderea pricinuită prin această scoatere.

Cercurile negustoreşti din Galaţi apoi, au intervenit cu stăruinţă să se creeze o linie regulată Galaţi-Anglia pentru exportul cherestelei.



Submarinul „Delfinul" lângă nava-bază „Constanţa".

Cererea mare de pe piaţa Angliei, sporirea tarifelor pe căile ferate poloneze cari scumpesc marfa, sunt argumentele de care reprezentaţii Galaţiului s'au servit acum de curând, la administraţia P.C.A. pentru satisfacerea cererei lor.

In afară de acestea, s'ar da mai multă viaţă Galaţului, pentrucă acest export a început să se îndrepte direct spre Anglia, prin tranzit în Dantzig sau Hamburg.

In ceeace priveşte sporirea parcului de nave fluviale, trebue să înregistrăm ştirea ce-am căpătat-o şi care rămâne să vedem dacă se va realiza aşa curând, că se intenţionează să se construiască în acest şantier şi două tancuri fluviale cu motor, care vor căra spre Europa Centrală produsele noastre petrolifere.

Să sperăm că tot ce se construeşte acum pentru Mare şi Dunăre, nu e decât un început pe care, — cu perseverenţă şi imitând pe toţi vecinii noştri cari îşi crează sau îşi reorganizează flotele lor, — trebue să-l desăvârşim.

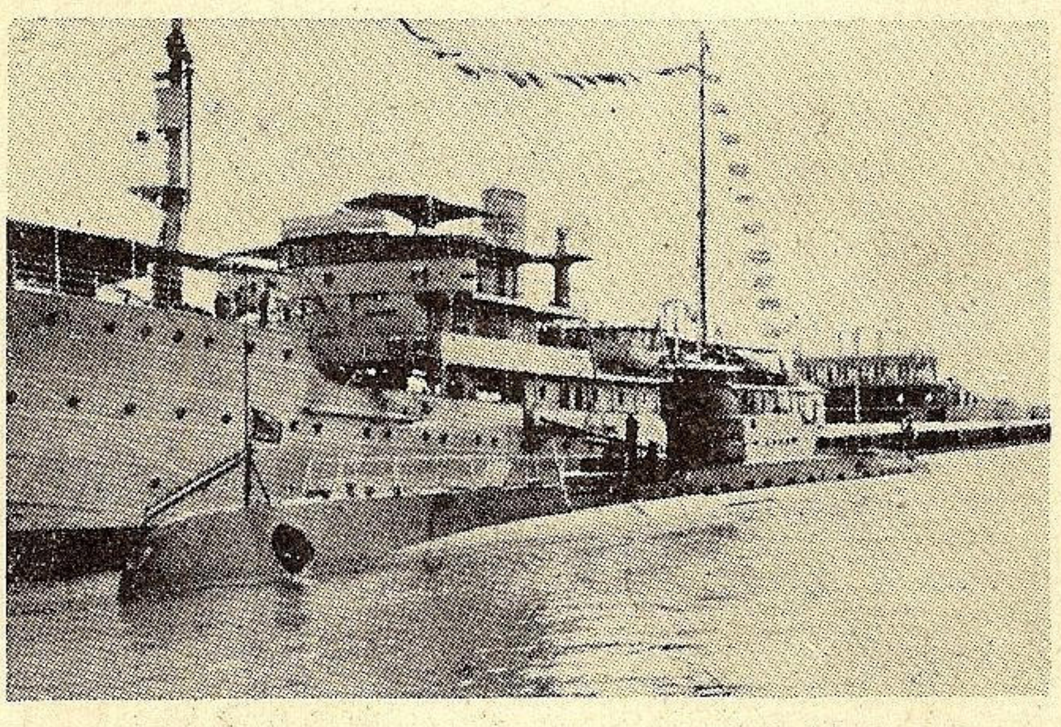
Trecând la chestiuni în legătură cu munca în porturi, trebue să înregistrăm nemulţumirile ce au fost în această perioadă, şi care continuă încă să fie, printre muncitorii din portul Galaţi din cauza deplasărei operaţiunilor de tranzit dela Galaţi la Reni, şi cari sunt consecinţa muncei scumpe din portul Galaţi faţă de portul Reni. Au fost întruniri şi tratative între autorităţi, patroni şi muncitori cari au avut de scop, stabilirea unui acord.

In ceace priveşte marinarii, aceştia sunt departe de a fi mulţumiţi, şi cu foarte multă dreptate.

Justele lor cereri sunt mereu amânate, proectul de lege de organizare a marinei comerciale întârzie, iar puţinele legiuiri ce îi protejă sunt şi acelea călcate.

Astfel, nerespectarea măsurilor relativ la procentul de marinari români pe care trebue să-l aibă orce vapor sub pavilion naţional, au silit pe marinari să se întrunească din nou şi să protesteze prin sindicatele lor.

In această ordine de idei, nu mă pot opri să nu arăt durerea, marele regret ce am încercat în ziua de 15 Iulie când am constatat diferenţa de tratament dintre două cotegorii de muncitori a căror riscuri, răspunderi şi viaţă chinuită, sunt însă aceleaşi. Este vorba de ceferişti şi marinari, amândouă categorii depinzând de acelaş minister, cu deosebirea însă că prima număra vreo câteva zeci de mii ,iar secunda doar vre-o 3-4.000. In acea zi, M. S. Regele, a semnat decretul de reîncadrare, şi mulţumirea ceferiştilor se traducea prin manifestaţiuni de stradă la Ministerul Comunicaţiilor şi ziarele ce i-au sprijinit. Privindu-i, mă întrebam dacă voiu ajunge vreodată să văd şi pe feţele marinarilor noştri aceaş mulţumire ce-am citit-o pe feţele ceferiştilor ce manifestau. Tempo în care se făureşte proectul de lege al Marinei Comerciale ne face să credem că nu vom vedea atât de curând realizată această dorinţă.



Nava-bază „Constanţa" cu puiul ei „Delfinul".

Trecând acum la Marina Regală, înregistrăm cel mai important eveniment din acest interval: sosirea în ţară a submarinului *„Delfinul"*.

La 27 Iunie în jurul orei 13, această navă a intrat în portul Constanţa, după ce fusese întâmpinată cu toate onorurile la 5 mile Sud de farul Tuzla, de către distrugătorul *„Regina Maria"* pe care se îmbarcase d-l Vice-Amiral Bălănescu, Inspectorul General al Marinei Regale, mulţi ofiţeri de marină şi familiile lor.

Această sosire, a constituit în adevăr un eveniment, atât pentru faptul că forţele noastre de mare, şi-au sporit numărul şi s'au complectat cu această nouă şi importantă armă, cât şi pentru faptul că a pus capăt tuturor comentariilor defavorabile ce se făceau în jurul lui, şi pe care toate lămuririle noastre, publicate în numerele anterioare, care aveau un caracter oficios aproape, nu isbutise să le facă să înceteze.

După cum s'a spus şi în presă în legătură cu sosirea acestei nave, dacă prezenţa unui submarin înseamnă mult în situaţia actuală a forţelor noastre la mare, nu înseamnă totuşi că cu o floare se poate face o grădină şi că deci am rezolvat problema apărărei coastelor şi liniilor noastre de comunicaţie maritimă.

Pentruca această minunată armă să conteze în adevăr, trebueşte să fie sporită ca număr. Iată pentruce se impune conplectarea programului nostru naval cât mai curând posibil, şi aceasta cu atât mai mult cu cât toţi factorii noştri de răspundere ai ţării, se conving pe zi ce trece, că trebue să contăm mai mult pe propriile noastre forţe şi mai puţin pe acelea ale aliaţelor.

La West, se încearcă să ni se pună în cale un zid care să ne tae legătura cu ţările de care ne sunt legate interesele, astfel că menţinerea acestor legături prin Mediterană, Strâmtori, M. Neagră se impune. Aceasta însă, trebueşte pregătită din timp pentrucă nu poate fi improvizată, mai ales cu noul regim făurit la Montreaux.

A doua zi după acest eveniment, adică la 28 Iunie, porturile noastre au sărbătorit „Ziua Apei", menită să aducă aminte tuturor că sporturile de apă sunt cele mai frumoase şi folositoare, că avem atâtea lacuri ce le păstrăm cu sfinţenie ca să împrăştie malarie în loc să oţelească trupurile tinerilor prin sporturi, că avem ape ce pot servi ca mijloc de transport; ziua apei are rostul să ne aducă aminte că avem o bogăţie imensă, peştele, pe care în loc să-l exploatăm cum trebue îl distrugem ca să importăm din alte ţări, ziua apelor are rostul să ne amintească tuturor că stăpânim o Dunăre şi 400 kg. de coasta maritimă, cărora mai mult le întoarcem spatele decât să tragem foloase.

Să trecem acum la evenimentele de ordin extern pe care le-au înregistrat în perioada aceasta de timp.

Astfl, odată cu sfârşitul războiului italo-etiopean şi cu hotărârea Societăţii Naţiunilor de a ridica sancţiunile, posibilitatea unui conflict în Mediterană dacă nu a dispărut complect, s'a redus în mod considerabil. Această mare, cu fiecare zi a acestei perioade de timp, a numărat din ce în ce mai puţine forţe navale engleze. Rând pe rând, din Gibraltar, Malta, Alexandria, Suez au plecat chiurasatele, crucişetoarele, distrugătoarele şi submarinele pe care englezi le concentrase pentru eventualitatea unui conflict.

Totuşi, dacă aceste forţe au fost retrase, nu înseamnă că îngrijorările Angliei au dispărut. Vulnerabilitatea Maltei a făcut ca Anglia să caute alte puncte de sprijin în Mediterană. Altfel, tot mai insistent, s'a vorbit despre crearea unei puternice baze navale în insula Cipru.

Tot în legătură cu ridicarea sancţiunilor, a cărui folos pentru noi cel puţin va fi mare din cauza reluărei raporturilor economice cu Italia care era una din cele mai bune pieţe de desfacere a produselor noastre, s'a înregistrat măsura ce a luat-o Franţa de a informa Anglia şi Italia că garanţia de asistenţă în Mediterană pe care o dase Angliei în Decembrie 1935 a încetat odată cu ridicarea acestor sancţiuni.

Un alt fapt caracteristic al acestei perioade este ofensiva propagandei germane în chestiunea aspiraţiilor coloniale ale Germaniei.

O anume literatură, timbre, reclame, asociaţiuni, dovedesc nu numai că Germania se gândeşte la coloniile lor, dar că are organizat, pregătit şi instruit din timp personalul politic ce va avea să guverneze aceste colonii. Dacă chestiunea încă întârzie a fi pusă, în mod brutal, astfel cum obişnueşte Germania, e că nu a sosit încă momentul şi că nu are încă complect instrumentul necesar: flota. Ritmul viu însă, ce se impune construcţiilor navale germane, ne dovedesc că data când vor fi gata, nu e prea departe.

Evenimentul de căpetenie ce a predominat acest interval de timp însă, a fost conferinţa dela Montreaux pentru stabilirea noului regim al strâmtorilor.

Această conferinţă, începută la 22 Iunie tinzând la suprimarea clauzelor militare impuse Turciei prin tratatul dela Lausane din 1923, are o deosebită importanţă atât prin faptul că reprezintă prima încercare de revizuire paşnică a tratatelor, metodă care este în contrast cu teoria şi punerea în practică a faptelor împlinite inaugurate vădit dela 7 Martie 1936 şi până azi, cât şi ciocnirea diverselor interese ale semnatarilor tratatului dela Lausane din 1923. Dealtfel importanţa acestei conferinţe e dovedită prin prezenţa ca delegaţi a celor mai de seamă oamenii politici de astăzi.

Propunerile delegaţiilor, discuţiunile precum şi rezultatul final al acestei conferinţe care la data când încheiem această cronică — 15 Iulie — nu şi-a terminat lucrările, vor face obiectul unui articol separat ce va apare în numărul viitor.

MIRTH.

Amintiri după jurnal de bord

de Barnic

In preajma intrării României în războiu se aflau concentrate în regiunea Turtucaia-Oltenița cele patru monitoare și 8 vedete ale Diviziei de Dunăre.

Această concentrare se făcuse încă din anul 1915 și avea rolul a acoperi frontiera noastră sudică la flancul drept al frontului dobrogean, în cazul unei eventuale mobilizări din partea României.

Monitoarele Lahovary și Kogălniceanu forma o diviziune iar Brătianu și Catargiu o altă diviziune.

Fiecărui monitor îi erau afectate câte 2 vedete, formând împreună cu monitorul respectiv o singură unitate, care purta denumirea monitorului.

Diviziunile stăteau ancorate, separate una de alta, în regiunea de mai sus.

Lângă fiecare monitor, la pupă sau babord, se găseau totdeauna acostate cele 2 vedete afectate.

Ca tânăr sublocotenent la acea epocă, îndeplineam funcția de secund al vedetei No. 5 (Maior Șonțu), care făcea parte din unitatea Lahovary.

„In ziua de 14 August" ne aflam în formația arătată, pe malul drept la ancoră puțin în aval [1]) de Turtucaia.

Eram la dejun — ofițerii dela vedete luau masa cu ofițerii monitorului de care depindeau.

De câtva timp, nori grei începură să se întrevadă și la orizontul nostru războinic.

Masa, era totdeauna animată de discuții aprinse în jurul evenimentelor ce se precipitau spre o hotărîre ce nu mai putea fi amânată.

Aproape de finele mesei, își face apariția barca cu poștașul, care odată cu corespondența ne aducea ziarele.

Era singura variație ce ne preocupa în mod deosebit în monotonia programului zilnic.

Dela sosirea ultimului fel de mâncare toți își îndreptau privirile către malul de unde trebuia să se detașeze barca. Minutele care se scurgeau dela plecarea dela mal până la sosirea ei la monitor păreau lungi, lungi de tot.

In fine, iat'o se apropie.

Poștașul cunoștea nerăbdarea cu care e așteptat. Nici nu lăsa să acosteze bine barca și dintr'o săritură era pe punte când unul din ofițerii tineri ce se ridicase dela masă îi și înșfacă ziarele din geantă.

O grabnică aruncare de ochi pe ele și un ura puternic este urmat de pași precipitați către masa ofițerilor, pentru a împărtăși și acestora, cu o vădită emoție, vestea mare.

O pregătită și justificată curiozitate ne apropie pe toți în jurul ziarului, fiecare voind să vadă ceeace se citea de inimosul și înflăcăratul nostru camarad.

...„Decretarea stării de asediu și ținerea unui consiliu de miniștrii în vederea decretării mobilizării".

Fețele tuturor se înseninează și o bucurie neînțeleasă ne electrizează pe toți.

Paharele se golesc în entuziasmul aprobator al situației, acompaniate cu strigăte de ura.

Articolul D-lui Goga „Ultimile zile din România Mică" din ziarul Epoca, ne înflăcărează până la paroxism.

Impărtășim imediat echipajului monitorului, citindu-le și comentându-le știrile și articolul d-lui Goga.

Războiul bate la ușe, după o lungă așteptare, în care se țintuise toate pornirile juvenile ale echipajului. Acuma liberate, elanul lor nu mai cunoaște limite.

O văpae puternică, născută din focul ce mocnea sub spuză, aprindea tinerele sentimente războinice.

Ura ! Ura ! Bonetele sboară pe sus.

„La arme" și „Pe-al nostru steag" sunt intonate cu o deosebită energie. Scene pline de entuziasm războinic se repetă la fiece clipă, din care cele cu multă copilărie nu lipseau.

Toți își încordează și pipăe mușchii, ca și cum războiul s'ar face cu ei. Rațiunea era subordonată complet entuziasmului.

Echipajul celorlalte monitoare și vedete cărora ziarele încă nu le sosiseră, atrași de aceste manifestații patriotice, privesc nedumeriți la monitorul Lahovary.

Nedumerirea durează însă prea puțin, și aceleași scene se repetă.

La bordul monitorului nostru un sergent mai vechi vine în fruntea echipajului la comandant, spre a-i arăta acestuia simțămintele lor naționale și încrederea ce trebue să o pună în ei.

Sergentul în cuvinte simple și sincere, copleșit de emoțiunea momentului, nu poate sfârși căci echipajul îl completează cu strigăte prelungi de ura și să trăiaseă „bunul nostru comandant".

La rândul său „bunul nostru comandant" le mulțumește pentru dragostea ce-i arată și în cuvinte bine inspirate cu împrejurarea îi lămurește asupra situației, asigurându-i de încrederea sa.

Altă serie de cântece patriotice urmează, după care cu greu echipajul se împrăștie, deși serviciul e suspendat.

Discuții aprinse se angajează atât între ofițeri cât și între marinari, în jurul evenimentelor apropiate.

La ora 15 plecăm cu vedeta în port la Oltenița.

Aci aflăm de avansarea mai multor ofițeri, între care, comandantul escadrei la gradul de C. Amiral *(Negrescu)* și comandantul unității Al. Lahovary, la gradul de Comandor *(Toescu)*.

Inapoiați la monitor continuăm discuțiile în jurul evenimentelor, așteptând cu înfrigurare împreună cu toți ofițerii ordinul de decretarea mobilizării, care aveam siguranța că trebue să se producă în această zi.

După ora 21 monitoarele Lahovary și Kogălniceanu schimbă ancorajul puțin mai în aval de Turtucaia și de locul unde ne găseam, tot pe malul drept.

Vedetele le urmează, noi acostând la monitorul nostru, Este o măsură de prevedere ce se ia pentru preîntâmpinarea vreunei surprize în cazul când se decretează mobilizarea, căci poziția vaselor era prea bine cunoscută.

Mă întind în pat, îmbrăcat, cu gândul la evenimentele din timpul zilei și la cele viitoare.

Cu greu, abia ațipesc, când timonierul de serviciu mă anunță că s'a decretat mobilizarea.

Sunt orele 24. Es imediat pe puntea vedetei și de acolo la monitor.

Spectacol înfiorător. Clopotele bisericilor din Turtucaia și Oltenița se aud în depărtare, ca în noaptea de înviere, acompaniate în concertul lor sinistru de o întreagă gamă de sunete ale vapoarelor ce se aflau în acea regiune — și sunt multe remorchere, căci aci se adunau vasele ce transportau grâne Puterilor Centrale.

Sirenele monitoarelor și vedetelor stau în fruntea acestor orchestranți siniștri ce prevesteau zile grele. Tot echipajul ofițeri și trupă, dela ambele vedete și dela monitor este pe punte în continuă agitație. Toți asistă cu înfrigurare la trecerea acestor lungi clipe, ce deschid un nou și mare capitol în istoria țării.

Abia se potolesc sgomotele infernale ale sirenelor, când puternice strigăte de ura se aud în direcția monitoarelor Catargiu și Brătianu, cari se găseau ancorate la circa 1 Km. mai la deal.

---

[1]) La vale, mai jos.

Suntem în completă nedumerire. Discuţiile şi imaginaţiile cele mai fanteziste prin consistenţă,... dar pentru scurtă durată.

O vedetă vine la vale având pe amiral la bord.

După ce trece în revistă Diviziunea noastră de monitoare, acostează la Lahovary. Ofiţerii şi echipajul sunt la font.

Amiralul debarcă pentru puţin timp pe monitor, spre a comunica oficial decretarea mobilizării întregei armate române şi vestea că un monitor austriac, poate chiar două, au fost scufundate de şalupele noastre dela Giurgiu.

Entuziasmul nu mai cunoştea limite, iar înfrigurarea momentului este greu a fi încadrată în cuvinte.

Abia a doua zi am aflat adevărul asupra acestei informaţii ce amiralul a ţinut personal s'o aducă la cunoştinţă, ca prim act de arme încununat de succes.

„Se instalase pe câteva şalupe tuburi de lansat torpile, cari trebuiau să tenteze o acţiune la intrarea noastră în răsboi contra monitoarelor austriace, aflate în parte la Rusciuk. Ele se găseau în regiunea Giurgiu, cu mult înainte de mobilizarea noastră.

Sub protecţia întunerecului, în noaptea decretării mobilizării şalupele acţionează conform planului hotărît.

Defectuozitatea tuburilor şi improvizarea instalării lor de o parte şi a torpilelor de altă parte, dă posibilitatea de lansare cu bune rezultate numai şalupei Rândunica, a cărei torpilă loveşte în plin... un şlep, care s'a scufundat, salvând monitorul la care era acostat.

Monitoarele austriace, ca măsură de prevedere, când se găseau la ancoră, aveau acostate în tribord câte un şlep.

Sub căldura entuziasmului iniţial, rezultatul atacului nu a putut fi controlat imediat, comunicându-se telefonic comandantului escadrei, în forma în care s'a adus şi la cunoştinţa echipagiilor.

Cu aceeaşi intensitate cu care ne-am entuziasmat, la fel ne-am deprimat de repede când am auzit care fusese realitatea".

Restul nopţei îl petreceam făcând patrulare, cu vedeta, la 3 km. înaintea escadrei. Consemnele stricte ce am primit ne ţin atenţia încordată până la 4 dimineaţa,... dar nimic deosebit.

Gândurile noastre sunt îndreptate tot timpul patrulării la posibilităţile descoperirei unei forţe de apă austriace, pe care din primele momente ale entuziasmului nostru le doream apropiindu-se.

La înapoere găsim monitoarele ancorate la locul avut în timpul zilei.

O odihnă bine meritată de 4 ore, urmează după o zi şi o noapte de atâta sbucium sufletesc şi fizic.

Activitatea este reluată deacapul, odată cu ridicarea pavilionului.

Suntem la ordinele vasului comandant (amiral) care ne dă ordinul să plecăm la frontieră, Km. 448, împreună cu vedeta No. 1.

Misiunea era să transportăm un număr de piloţi, cărora trebuia să li se arate drumul prin barajele aflate între Turtucaia şi frontieră, pentru a putea veni la vale cu vasele ce sosiseră în cursul nopţii şi dimineţii şi fuseseră oprite la frontieră.

Vedetele trebuiau să dea asistenţa formării şi scurgerei acestor convoiuri intervenind în cazul când s'ar fi produs vreo dificultate din partea posturilor de frontieră bulgare sau eventualelor forţe de apă austriace.

In apropiere de frontieră se dă la posturile de luptă, pentru a fi în măsură să putem răspunde imediat oricărui foc de armă depe malul bulgar sau în general oricărei eventualităţi.

Piloţii, oameni în vârstă, cu familii, manifestau o vădită îngrijorare în faţa acestor pregătiri.

Atât a fost suficient echipajului vedetei, care prin mici glume, mărea teama bieţilor piloţi.

„Ai grijă să fie toate benzile cu cartuşe lângă mitralieră", strigă sergentul, şeful piesei, unui servant!

Nu vezi, santinelele bulgare şi-au îndreptat armele către noi?

Râsetele urmară, dar piloţii noştri încremeniră, până să observe gluma.

In fine, ajunşi la frontieră, debarcăm piloţii pe remorcherele şi şlepurile sosite.

Mai aşteptăm încă două convoiuri, ce se văd la orizont, refăcându-se apoi întreg parcul de şlepuri în convoiuri mai mici, spre a putea trece prin poarta barajului.

După pornirea lor la vale, părăsim şi noi frontiera, lăsând aci vedeta de gardă, post care era ocupat pentru 24 ore, pe rând de cele 8 vedete. La plecare nădăjduisem să fim întâmpinaţi de cel puţin o vedetă sau şalupă austriacă, cu care să fi angajat o mică partidă răsboinică. Era singura satisfacţie imediată, ce putea lua entuziasmul nostru exagerat.

Ne înapoem, nu fără regretul de a nu fi putut trage măcar un foc de armă.

Ţintele ce ni se ofereau în persoana santinelelor bulgare, nu puteau fi atacate, căci inofensivitatea lor şi starea de pace în care încă ne găsiam cu statul vecin, ne oprea dela orice act de agresiune. Pe de altă parte o provocare din partea noastră ne-ar fi îndepărtat dela misiunea primită ce nu s'ar mai fi putut efectua în condiţiuni optime.

Ne găsim în plină mobilizare şi activitatea se desfăşoară pretutindeni în jurul nostru.

Aflăm de primele succese ale armatei romnâe, care pătrunde în Ardeal.

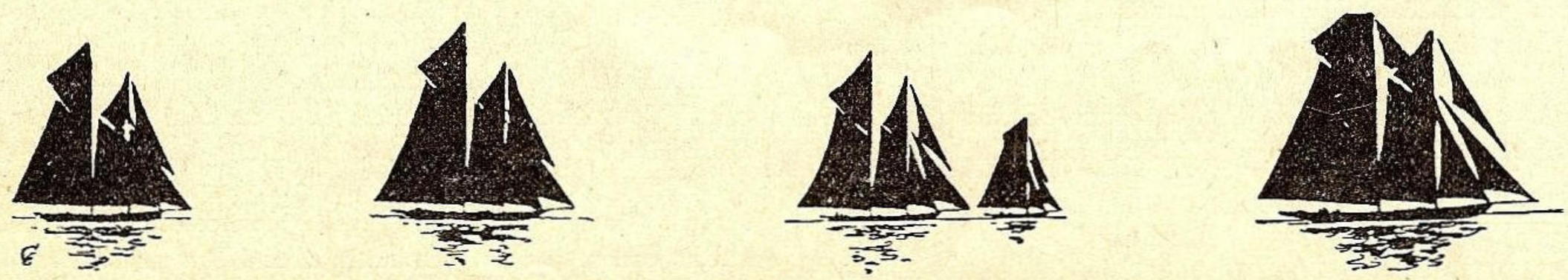
Sub bunii auguri ce începem răsboiul, privim cu toată încrederea şi entuziasmul viitorul, în care speranţele au fost totdeauna mari.

Din colţişorul meu modest, cam astfel s'au scurs zilele de 14 şi 15 August 1916, care au format pentru mine o singură zi şi care marchează o nouă eră în istoria ţării.

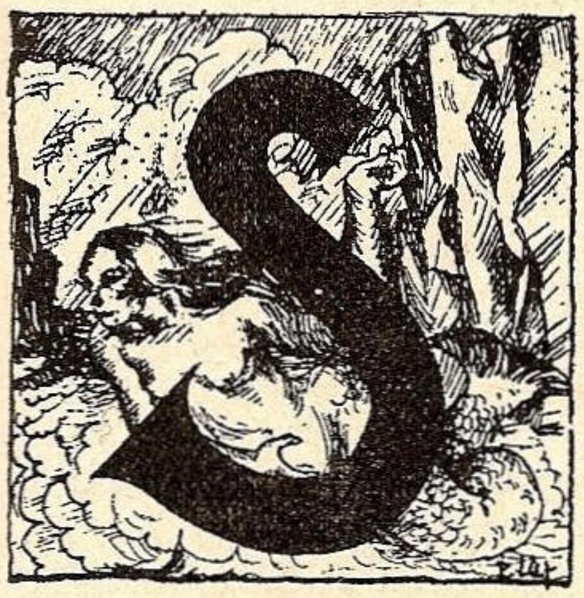
Nu pot încheia aceste amintiri fără a nu evoca dorinţa arzătoare ce o manifestăm cu toţii, în aceste zile, dela ultimul marinar până la comandant *„Intâlnirea cu flota de Dunăre austriacă"*.

Deşi ştiam că e mai numeroasă (dublă), dar moralul şi pregătirea noastră ne dădea dreptul să sperăm rezultate ce ne-ar fi creiat tradiţia, de a cărei lipsă am suferit şi suferim.

Speranţa, că lucrurile se vor petrece după convingerile noastre, prinde adânc şi cu raţiune în sufletele noastre entuziasmate din preajma decretării mobilizării, alimentându-se tot timpul răsboiului, fără a ne fi părăsit o clipă..., dar realitatea a vrut ca distanţa interpusă între aceste două flote să fie o piedică continuă, ce nu a putut fi distrusă.



MARINA COMERCIALA [1)]



pre deosebire de anii trecuţi şi răspunzând unei reale necesităţi, Academia de Export a înscris printre problemele studiate anul acesta pe lângă ciclul conferinţelor asupra Dunării, un ciclu de conferinţe privind marea.

In cadrul acestui ciclu am putul vedea prin frumoasa şi documentata conferinţă a d-lui Profesor C. Bălescu întreaga latură juridică a navigaţiei maritime.

In şedinţa trecută, Domnul Comandor Dumitriu ne-a arătat în cuvinte însufleţite şi pline de înţelegere complexul de sentimente, pe care în mod natural îl trezeşte în fiecare din noi marea.

Pe cât de întins este câmpul pe care marea îl deschide visurilor şi nostalgiei noastre, pe cât de interesante sunt problemele juridice pe cari le suscită navigaţia maritimă, pe atât de larg este din punctul de vedere economic, pe care îl oferă unei ţări accesul la mare.

Insemnătatea pentru o ţară de a se putea folosi economiceşte de avantagiile mării este atât de mare, încât pe drept cuvânt Impăratul Wilhelm al II-lea a putut spune, înainte de răsboiu, că viitorul Germaniei este pe mare şi Preşedintele Wilson exprima dezideratul ca fiecare popor să aibă acces liber la mare. Tot ea explică sforţările pe cari le fac State fără eşire la mare, precum Elveţia, Austria, Ungaria, Cehoslovacia, pentru a-şi menţine pe mare pavilionul lor naţional.

A. — Dacă în timpurile primitive omul putea prin propria-i activitate să satisfacă toate nevoile sale şi schimbul nu exista decât într'o formă rudimentară, evoluţia omenirii a dus la o specializare foarte înaintată a producţiei. Fiecare grupare omenească, în general fiecare ţară, produce de preferinţă acele bunuri pentru obţinerea cărora găseşte elementele necesare în bogăţia solului propriu, cât şi în condiţiuni optime şi de obiceiu în cantităţi suficiente pentru a acoperi şi necesităţile altor ţări. Pe de altă parte nu produce acele bunuri pentru cari nu găseşte elementele necesare în solul său sau pe acelea a căror producţie s'ar face în condiţiuni prea oneroase.

Două sunt consecinţele acestei specializări :

1) se naşte o colaborare între naţiuni urmată de interdependenţa dintre ele.

2) se desvoltă concurenţa între naţiuni.

In această situaţiune în care bunul produs într'o anumită ţară trebue să fie consumat într'alta, el este privit dintr'un punct cu totul nou de vedere : *din acel al transportabilităţii sale.* Din acest punct de vedere se disting două aspecte :

1) transportabilitatea naturală a bunurilor,

2) transportabilitatea lor economică .

In genere, se spune că un bun posedă o transportabilitate naturală atunci când poate fi dus dintr'un loc într'altul fără ca, datorită transportului, putinţa lui de întrebuinţare să fie mai mică la locul de destinaţie decât cea din locul de origină. Aceasta evident fără a ţine seamă de cheltuelile transportului.

Nu mai este nevoe de alte explicaţii ca să ne dăm seama cum navigaţia maritimă comercială, în momentul în care perfecţionările ce i s'au adus au făcut-o aptă să mărească, aproape fără limită transportabilitatea economică a bunurilor şi să desăvârşească necesităţile de schimb din ce în ce mai mari între ţări despărţite de mare, s'a transformat într'o industrie de transport independentă cu un rol mondial covârşitor.

B. — Este o strânsă legătură între transformările mărfurilor transportate pe mare şi organizarea treptată a marinei comerciale ca industrie de transport autonomă.

Din punctul de vedere al volumului, al valorii şi al regularităţii de expediţie ,marfa de mare evoluează de la bunuri de mic volum, de valoare mare şi cu expediţii sporadice, în curente imense de mărfuri voluminoase şi de valoare relativ mică.

Din punctul de vedere al transportatorului :

1) într'o primă epocă marfa este rezervată armatorului,

2) într'o a doua aparţine pavilionului,

3) şi însfârşit într'o a treia armatorii tuturor ţărilor se pun în serviciul tuturor celorlalte.

In prima epocă, ce se întinde de la începuturile navigaţiei maritime până la mijlocul secolului al XVII-lea, epocă în care marfa este rezervată armatorului, avem un comerţ maritim alături de comerţul terestru. Negustorul pleacă pe nava sa încărcată cu marfă în căutarea unui loc de desfacere cu câştig mai mare. Vasul face parte integrantă din exerciţiul negoţului său. Se transportă deobiceiu obiecte preţioase şi puţin voluminoase. Se caută locuri izolate de desfacere, spre a fi apărate de atacurile piraţilor şi ale bandiţilor tereştri, locuri care se ţin ascunse şi de teama concurenţii altor negustori. In acesst timp, navigaţia nu se practică decât cu scopul desfacerii mărfii navigatorului şi nu pentru a obţine un câştig din simpla operaţie de transport.

Când însă prin secolul al XVI-lea şi începutul secolului al XVII-lea producţia mai mare a anumitor bunuri, cât şi cererea acestor bunuri din partea altor ţări, dă naştere, mai ales la Confederaţia Hanseatică, unui început de navigaţie numai cu scopu lde a transporta mărfurile negustorilor tereştri de la un loc la altul, apar restricţiunile cari conferă marfa de transport pavilionului naţional.

Cromwell în Anglia voind să întărească flota engleză, interzice în 1650 aducerea mărfurilor din Asia, Africa sau America cu destinaţia Anglia, pe alte vase decât pe cele engleze. Mărfurile din Europa nu pot fi aduse în Anglia decât pe vase engleze sau pe vasele ţării de origine. Din anumite ţări europene şi din toate celelalte continente englezii trebue să aducă direct mărfurile în Anglia şi în general pentru celelalte ţări europene, englezii sunt invitaţi să prefere drumul direct. Prin aceste măsuri, activitatea Ligei Hanseatice este paralizată, căci vasele ei nu mai pot aduce pentru englezi mărfurile din ţările de origine, nici nu pot depozita mai întâiu aceste mărfuri în depozitele ligei şi să le ducă de acolo în Anglia.

Politica lui Colbert în Franţa, mai puţin drastică decât a lui Cromwell, urmăreşte şi ea procurarea navlului de intrare şi de eşire pentru vasele franceze. Măsuri analoage se iau în Spania, Portugalia ş. a. m.

Prin preferinţa dată în această epocă pavilionului naţional pentru tot importul şi exportul unei ţări, marina comercială ia tot mai mult caracterul unei industrii autonome de transport.

Politica lui Cromwell a dat roade desăvârşite.

In 1849 în Anglia, curând după aceia în Franţa şi în celelalte ţări, măsurile restrictive se ridică. Se decretează libertatea mărilor. Suntem în plină epocă de transformare a navigaţiei maritime în sensul că se tinde la generalizarea întrebuinţării aburului ca mijloc de propulsiune a vaselor.

In aceea epocă marina comercială engleză este cea mai tare din lume, loc pe care îl va pstra până azi, iar transportul maritim are în mod definitiv caracterul unei industrii independente.

[1)] Conferinţă ţinută la Academia de Export din Galaţi în ziua de 15 Martie 1936 de către d-l Ervin Apostol Popa, doctor al Facultăţii de Drept din Paris.

Consecinţele decretării libertăţii mărilor sunt:

1) In comerţul internaţional ori-ce pavilion duce în acelaş timp mărfuri de origine şi de destinaţie naţională, mărfuri de origine şi de destinaţie străină.

2) Nici un pavilion nu transporta toate mărfurile de mare constituind comerţul exterior al ţării respective.

AJUTORUL STATULUI

In general statele ajută flotele lor comerciale prin *mijloace directe* sau *indirecte,* aceasta deoarece în cele mai multe state, flota comercială este exploatată de capitalul privat.

Flote comerciale exploatate direct de stat, se intâlnesc destul de rar. Ca exemplu se pot cita: exploatarea flotelor beligerante în timpul războiului mondial, cazul flotei comerciale americane în primii ani după război, cazul flotei Serviciului Maritim la noi.

Printre mijloacele de ajutoare directă a flotelor comerciale, se prenumără *subvenţiile şi premiile.*

Tot printre mijloacele directe de sprijin, se întrebuinţează un sistem intermediar între primă şi subvenţie: creditul eftin de construcţie acordat armatorilor.

Pe lângă aceste ajutoare directe, Statele mai acord şi ajutoare indirecte sub formă de scutiri de taxe vamale pentru materialul de construcţie, sub formă de scutiri de impozite pentru intreprinderile maritime, sub formă de scutiri de taxe de cheiaj şi de alte taxe similare şi în fine sub forma de risturne de taxe de canaluri internaţionale. De pildă, înainte de război Franţa risturna vaselor Mesageriilor Maritime, Taxele Canalului de Suez, Rusia risturna până la 1906 tuturor vaselor sale aceleaşi taxe.

C. — Mă opresc aci cu expunerea sprijinului pe care mai toate ţările îl dau marinei comerciale pentru a răspunde întrebării pe care în mod firesc mi-aţi putea-o pune: cărui fapt îi se datorează această sforţare comună a Statelor de a sprijini şi de a desvolta marinele comerciale proprii?

In primul rând, marina comercială este cel mai preţios auxiliar al economiei naţionale a unei ţări prin faptul că lărgeşte hotarele de influenţă economică a acelei ţări. O flotă comercială bine organizată ajută la pătrunderea din ce în ce mai mare a produselor naţionale, contribue la menţinerea legăturii între ţara de producţie şi locul de desfacere, uşurează lupta de concurenţă prin navlurile mai scăzute pe cari le cere producătorului naţional. O flotă comercială suficient de puternică devine un regulator al navlului împiedecând specula producătorului naţional de către navigatorul strein. In acelaş timp, flota naţională poate constitui un preţios organ de informaţie economică graţie agenţilor ei din streinătate şi constitue mai ales în ceeace priveşte pe pasagerii transportaţi pe vasele naţionale un organ important de propagandă naţională.

Totodată flota comercială naţională bine desvoltată îngădue ţării căreia îi aparţine să-şi asigure prin mijloace proprii aprovizionarea într'un caz de criză economică sau militară.

In al doilea rând, flota comercială este un important izvor de venituri naţionale. Toate sumele pe cari exportatorii le plătesc armatorilor streini, constituesc o pierdere echivalentă pentru venitul naţional, pe când navlul încasat de vasele naţionale constitue un câştig. Ţări ca Anglia, Grecia, Norvegia, încasează anual sume însemnate din navlurile datorate vaselor lor. Balanţa comercială engleză, deficitară, este în cea mai mare parte compensată prin încasările de navluri. In 1924 de pildă, soldul deficitar al balanţei comerciale engleze, era de 341 milioane lire, sold pentru acoperirea căruia numai încasările din navlurile marinei comerciale engleze au dat 130 milioane lire.

In fine marina comercială suficientă şi bine pusă la punct, constitue în caz de război un preţios auxiliar al marinei militare pe lângă faptul că o serie de specialişti formaţi pe vasele comerciale pot fi cu folos întrebuinţaţi în marina militară.

Marile paquebote rapide se pot transforma în crucişetoare auxiliare, iar toate vasele de comerţ, pot folosi la transporturi militare active, de concentrare sau aprovizionare.

D. — In timp ce marina comercială joacă un rol atât de măreţ şi de multilateral pentru economia naţională şi apărarea unei ţări, din totalul de 64.885.972 T. R. B. cât însuma marina comercială mondială în anul trecut, *marina comercială română nu posedă decât aproximativ 80.000 T. R. B.*

Avem în total 25 vase utilizabile în traficul maritim comercial dintre cari 5 cu viteză de 12 sau mai mult de 12 mile pe oră., 14 sunt ale Serviciului Maritim Român, 8 aparţin armatorilor particulari, 3 tancuri aparţin societăţilor petrolifere Steaua Română.

Tonajul nostru este cu totul neîndestulător şi în mare parte impropriu pentru serviciul căruia îi este afectat.

Suntem aserviţi flotelor comerciale streine cărora în anul 1933-1934 le-am plătit nu mai puţin de patru miliarde lei drept navlu.

In vreme ce flota engleză participă la comerţul exterior al ţării şi în proporţie de 60%, flota japoneză în proporţie de peste 70%, flota franceză la export cu peste 64% şi la import cu aproximativ 34%, procentaje de care francezii sunt nemulţumiţi, flota noastră comercială a participat în 1934 la exportul naţional cu 8% la import cu 15%, în timp ce în acelaş an flota italiană ridica 19%, flota norvegiană 22% din exportul nostru.

Numai din exportul făcut prin porturile dunărene, unde situaţiunea vaselor streine este mai precară decât a celor naţionale, din cauza sistemului de plată a taxelor Comisiunii Europene Danubiene impuse celor dintâi, vasele greceşti duceau în 1934 un procent de peste 3% pe când vasele noastre numai 15%.

Ne lipsesc cargouri într'o epocă în care exportul nostru naţional creşte, *ne lipsesc vase frigorifere, ne lipsesc vase special amenajate pentru transportul animalelor vii,* în clipa în care numai numărul total al bovinelor şi ovinelor exportate creşte de la 3339 în 1933 la 105.086 în 1934 şi creşte în primele 6 luni ale anului 1935 la 61.535 de la 27.157 cât era în perioada corespunzătoare a anului 1934; ne lipsesc tancuri într'o epocă în care exportul produselor noastre petrolifere întrece cinci milioane tone anual.

Această sărăcie de tonaj se manifestă în momentul când ne găsim în faţa complexului de împrejurări celui mai favorabil desvoltării marinei noastre comerciale.

Exploatarea vaselor române se poate face în condiţiuni avantajoase dată fiind eftinătatea personalului românesc. Pe când pentru Statele Unite ale Americii de Nord de pildă scumpetea personalului marinăresc este o dificultate care merge până la a împiedeca în mod serios desvoltarea flotei de război şi comerciale, noi avem un personal mai eftin decât al flotei greceşti. Şi este ştiut că exploatarea beneficiară a acestei flote se datorează în bună parte eftinătăţii personalului de pe vasele greceşti.

Azi când jumătate din vasele noastre întrebuinţează păcura drept combustibil, *sarcina combustibilului* este mai uşoară pentru vasele noastre decât aceea pe care o suportă vasele tuturor ţărilor din jur afară de Rusia. Ritmul de aplicare al motorului cu combustiune internă ca mijloc de propulsiune al vaselor comerciale este foarte vioi. Pe măsura ce această adaptare se va generaliza, situaţiunea noastră avantajoasă din punctul de vedere al combustibilului va fi mai apreciabilă.

Navlul nostru de eşire e asigurat. Franţa îşi vede flota comercială mult stânjenită în desvoltarea ei prin lipsa unui navlu serios de eşire, pe când noi din acest punct de vedere ne găsim într'o situaţiune foarte asemănătoare cu cea a Angliei. Exportăm cantităţi mari de produse voluminoase şi grele, cantităţi cari cel puţin în parte vor creşte pe măsură ce va trece timpul. Din cele 3 grupe de mărfuri cari formează baza exportului nostru, lemnele, cerealele, petrolul, cererea cel puţin pentru petrol va urma un ritm ascendent.

Cât despre navlul de intrare, destul de redus astăzi, el poate cu siguranţă fi mărit graţie unei politici inteligente de tranzit prin ţara noastră către Europa Centrală.

In afară de aceste condiţiuni avantajoase specifice ţării noastre, nu trebuie să uităm că ne găsim în general între epoca de conjunctură favorabilă pentru desvoltarea marinei comerciale.

Prin forţa lucrurilor, sfera noastră de activitate este cuprinsă mai ales în bazinurile mării Negre şi a Mediteranei.

Ori tocmai aci sunt semne de renaştere a activităţii transporturilor maritime.

Industria transporturilor maritime a trecut în ultimii ani, începând din 1930 într'o criză al cărei punct culminant a fost Ianuarie 1933, criza care s'a manifestat printr'o masivă desarmare, atingând în Ianuarie 1933 un procent de 22,5% din tonajul mondial.

In plină epocă de criză, adică dela 1931 la 1933, deşi tonajul S. M. R.-ului crescuse în acea epocă cu 31% faţă de cel din epoca de la 1921 la 1931 S. M. R.-ul reuşeşte să aibă o sporire de trafic de 45% pentru pasageri şi 37% pentru mărfuri, o primă dovadă că în acest basin cerinţa de tonaj nu e complet acoperită.

După 1933, la reluarea activităţii transporturilor maritime, manifestată printr'o micşorare a desarmărilor, ţările cari rearmează într'o proporţie mai simţitoare, sunt tocmai Gecia şi U. R. S. S .

Grecia, care deserveşte în special nevoile noastre maritime şi care, trebue s'o recunoaştem, aduce astăzi un real serviciu exportului nostru prin navlurile eftine pe cari le percepe ,cumpără în 1935 două tancuri, Iosifoglou şi Mikita Roussos, respectivi de 4680 şi 6795 T. R. B. cu cari urmează să deservească exportul nostru de petrol.

Rusia cumpără în 1935 două vase de pasageri şi patru cargouri din Olanda, din Anglia 15 cargouri şi 5 vase de pasageri.

Polonia are o linie regulată între Constanţa şi Palestina, linie căreia exportul nostru îi dă continuu de lucru. Acelaş lucru se întâmplă cu vasele palestiniene „Har Carmel" şi „Har Sion" cât şi cu cele 5 vase mixte bulgăreşti cari deservesc linia Constanţa-Varna Iaffa-Haifa.

In 1934, pe baza legii Tasso, Franţa se gândeşte să intensifice traficul ei în Marea Neagră.

Iată tot atâtea semne a conjucturi generale favorabile pentru marina comercială, tot atâtea dovezi că noui vase româneşti vor putea lucra în condiţiuni favorabile mai ales în Marea Neagră şi Mediterană.

Dacă cei cari sunt cărăuşii noştri de până azi îşi măresc numărul vehiculelor pentru a putea transporta produsele noastre, cu atât mai mult vasele noui româneşti nu vor rămâne inactive.

O înţelegere care s'ar putea obţine relativ uşor cu importatorii şi exportatorii români ar asigura tonajului românesc mărit, o bună parte din transporturile şi deci din câştigurile cari revin azi vaselor neromâneşti.

— Nu trebue să ne gândim însă la Stat pentru realizarea măririi flotei noastre comerciale. Pentru flota noastră comercială, Statul are o politică stranie : creează mereu dificultăţi noui, nu face nimic ca să înlăture pe cele vechi.

Din moment însă ce vasele streine înving aceste greutăţi, realizând câştiguri importante de pe urma transportului produselor noastre, cu atât mai mult le vom învinge noi.

Imbunătăţirea şi mărirea pe cari le cere marina noastră comercială, trebue să vină în primul rând din partea iniţiativei particulare.

Capitalul privat pe de-o parte, trebue să se gândească la restabilitatea certă, pe care datorită navlului de eşire asigurat, a navlului de intrare probabil şi cheltuelile de exploatare reduse i-o oferă, în situaţiunea actuală, învestirea în industria transportului maritim, naţional, trebue să se gândească la faptul că prin această învestire îşi, asigură o rentabilitate mai mare ca în multe întreprinderi terestre, ajutând în acelaş timp desvoltarea economiei naţionale.

Aceasta cu atât mai mult, cu cât ştim din exemplul Greciei că traficul nostru maritim se poate mulţumi încă un timp oarecare cu vase aşa zise de mâna doua, relativ mai eftine, timp ce ar putea servi noilor armatori români drept epocă de experienţă.

Iar tinerii, pe de altă parte, cari părăsesc şcolile noastre în căutarea unei ocupaţiuni, să nu uite că marina comercială atât în ceeace priveşte navigaţia propriu zisă cât şi în ceeace priveşte serviciile anexe precum agenţiile maritime, constitue un câmp aproape nedefrişat la noi, unde tenacitatea şi priceperea îşi capătă mai curând răsplata ca în alte ocupaţiuni.

Deci păşind şi progresând pe acest făgaş, vor dovedi încă odată că prestigiul şi prosperitatea unei ţări depind direct de valoarea şi iniţiativa naţionalilor ei.

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

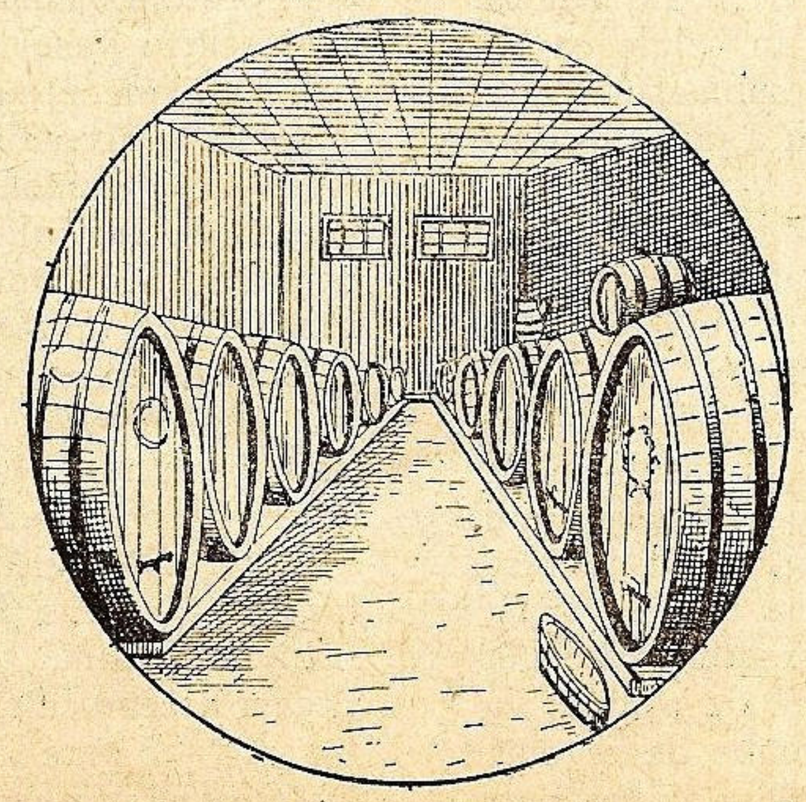
Meritul Comercial cl. II

ȘTEFAN

MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREȘTI
STRADA Dr. BOTESCU, 14
(PIAȚA MATACHE MĂCELARU)

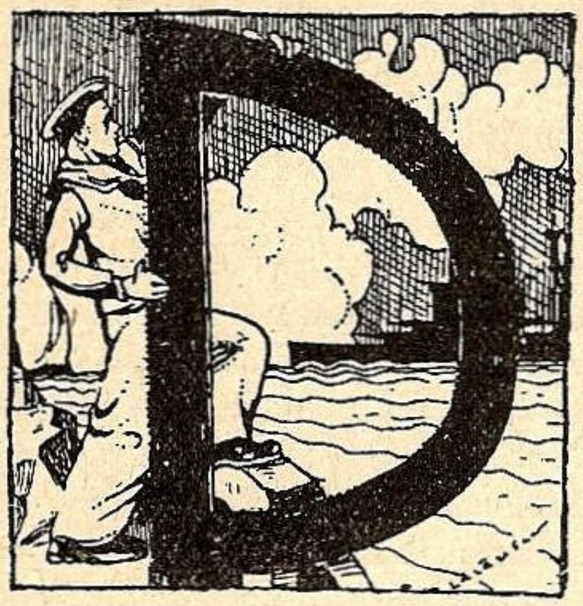
TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTĂ ORICE LUCRĂRI
DE ACEASTĂ BRANȘA CA:
ZĂCĂTORI. BUTOAIE
PENTRU VINURI,
BAZINE PATRATE,
REZERVOARE
pentru Cofetării
Precum și orice reparațiuni cu
PREȚURI REDUSE

Protecţia vasului de linie 1936—1940



După 15 ani de „vacanţe navale", în cursul cărora singurele bastimente de linie construite au fost *Nelson* şi *Rodney*, problema cuirasatului de linie revine iarăşi în centrul preocupărilor de construcţie navală, după ce pe rând adversarii acestui cuirasat, torpilorul şi submarinul au atins un „plafon" ce nu va mai fi depăşit sensibil cât timp nu obţin noi descoperiri cari să li se aplice. Numai avionul e adversar în plin progres. Dacă desuetitudinea cuirasatelor ar putea să fie adusă de avion, cum cred protagoniştii excesivi ai acestuia, acest lucru s'ar putea întâmpla numai în viitor, în nici un caz în timpul de faţă. Cuirasatul ultra-modern, în deplinătatea puterilor sale defensive şi ofensive domină marea. Ba mai mult : apariţia pericolului aerian era oarecum necesară ca să restabilească echilibrul armonic între forţa ofensivă şi cea defensivă, care altfel s'ar fi deplasat în favorul ultimei.

In adevăr, să ne aducem aminte de rezistenţa uimitoare la obuz arătată în timpul războiului de cuirasatele şi crucişătoarele de bătaie germane. La Yultland *Lützow*, ce plutea încă după cele 24 obuze de 34—38 cm. primite, a trebuit să fie sfârşit cu o torpilă germană. Un vas relativ vechiu — crucişătorul cuirasat *Blücher* — a rezistat unei teribile concentraţii de foc la Dogger-bank. Faptul că crucişătoarele de bătaie engleze au fost distruse tot la Yutland cu o repeziciune catastrofală ţine de greşeli de construcţie, iar noi ne referim numai la construcţiile excelente.

De asemenea a fost remarcabilă rezistenţa la torpilă şi mină a aceloraşi vase ; într'un rând *Goeben* a supravieţuit ciocnirii cu trei mine.

Construcţiile postbelice evident că au fost construite încă şi mai îngrijit. Am putea uşor dovedi prin analogie că doi mastodonţi de talia lui *Maryland* — american — ori *Nelson* — englez — au o rezistenţă aşa de mare că într'un duel la 20 km. distanţă ambii protagonişti ar epuiza stocul de muniţii înainte ca unul să fie dat la fund. Apoi un *Nelson*, compartimentat în celule ca un fagure, e aproape insensibil la atacuri submarine ; are reputaţia că trebuie tăiat în bucăţi pentru a putea fi scufundat.

Pericolul aerian forţând cuirasatul să se apere încă într'o dimensiune i-a redus din invulnerabilitate. *Nelson* are puntea cuirasată principală de 16 cm.; *Dunkerque* are o punte de 12,5 şi alta de 15 cm. ; pe acest vas, din 11.000 tone cât însumează protecţia, cele două punţi fac singure 5000 tone (17% din deplasamentul total al vasului). De altfel bombele mari de avion sunt mai periculoase când explodează în apă în preajma carenei prin unda explozivă ce o produc, (mai puternică decât a unei torpile), decât căzând pe aceste punţi aproape impermeabile. Un cuirasat întocmit să reziste câtorva obuze de o tonă, va rezista fără doar şi poate şi câtorva bombe de o tonă. Să nu se spună că bombele cari cad vertical au forţa de pătrundere mai mare decât obuzele cari cad oblic. Căci la distanţele mari de luptă actuale, unghiul de cădere e destul de mare, apoi viteza de cădere a obuzului (500—m./sec.) e dublă cât a bombei (240 m./sec. când cade dela 3000 m. înălţime) şi forţa de pătrundere triplă. Iar dacă bomba are mare sarcină de explosiv, ea nu şi-o poate validita decât dacă pătrunde *înlăuntrul* vasului şi să explodeze pe urmă ; altminteri — dacă puntea nu e străpunsă — efectul se mărgineşte la superstructuri.

Avionul e mai periculos sateliţilor cuirasatului : crucişător şi distrugător. Aceştia nu-şi pot îngroşa şi ei pielea ca să reziste (apărare pasivă); rămâne numai apărarea activă : armamentul antiaerian şi aviaţia de vânătoare amică.

Inainte de războiu alături de *cuirasatul de linie* relativ lent (20—23 noduri) se desvoltase în unele marine *crucişătorul de bătaie*. Un vas de linie în care se sacrificase din protecţie şi din armament în favorul vitezei (25—30 noduri). Misiunile ce li-se incumbau crucişătoarelor de bătaie erau :

I. Prin superioritatea lor sdrobitoare de armament, viteză şi protecţie să poată distruge crucişătoarele uşoare în orice împrejurare : avantaj strategic.

II. Prin superioritatea lor de viteză faţă de vasele de linie să poată permite o concentrare asupra capetelor liniei de bătaie duşmane : avantaj manevrier şi tactic.

Crucişătoarele de bătaie engleze au avut ocazia să execute cu succes prima misiune la Falkland, la Doggerbank. In faţa crucişătoarelor de bătaie germane ele au eşuat însă complect la Yutland. Motivul ce se dă curent e că pe unităţile engleze protecţia a fost prea neglijată în favorul armamentului şi al vitezei. *Derrflinger* cu 30 cm. de cuirasă a scufundat pe *Queen Mary* cu acelaş tonaj dar numai 23 cm. protecţie.

Credem că mai e un motiv. Crucişătoarele de bătaie engleze erau şi mai fine ; raportul lungime/lăţime era : 7,5—8,5 faţă de 6—6,5 la vasele de linie ; la germani era numai, 6—7 (respectiv 5—6 pentru vasele de linie). Ori efilarea excesivă pentru a mai câştiga niţel în viteză face şi ea însăşi ca grosimea medie a cuirasei să scadă. In limbaj trivial am putea spune că pentru aceeaş greutate broasca ţestoasă e mai protejată decât crocodilul cu plăci de cuirasă.

Vasele germane mai scurte şi mai largi puteau fi mai bine protejate chiar dacă în schimb pierdeau ceva viteză. Mai scurt : vasele engleze erau adevărate *crucişătoare*, cele germane erau *cuirasate rapide*. Valoarea pe care vrem să o accentuăm a tipului acesta de *cuirasat rapid* reese şi din frumoasa validitare a unităţilor de linie *Queen Elizabeth*, cari aliau cea mai puternică forţă ofensivă a timpului cu o bună protecţie şi cu viteză de 25 noduri. Fragilitatea vaselor engleze mai era accentuată de faptul că erau de tonaj mai mic decât cuirasatele contimporane, mai ales primele unităţi. De ex. *Invincible* avea 17.500 tone, pe când *Dreadnought* avea 18.200. La germani era invers ; *Von der Tann :* 19.370 şi *Nassau :* 18.870 tone.

După noi dealtfel un crucişător de bătaie ca să poată funcţiona ca vas de linie trebue să aibă cel puţin aceeaş secţiune maximă ca acest din urmă, pentru a putea avea şi cam aceeaş cuirasă. Deasemenea nu va fi prea lung şi fin ; L/l=7 pare să convină mai bine (raport care îl avea înainte *Derrflinger*, azi îl găsim la *Dunkerque* şi la cuirasatele italiene în construcţie). Luând pentru cuirasatul

lent L/1=6, rezultă că un bun crucișător de bătaie ar fi trebuit să aibă un tonaj cu 15-20% mai mare decât cuirasatul contimporan. Armamentul ar fi fost egal ; economia de greutate s'ar fi consacrat motoarelor. Un asemenea *cuirasat rapid* ar fi costat numai 8—10% mai mult decât cuirasatele contimporane, dar ar fi adus cel puțin 50% mai multe servicii.

Imediat după războiu s'a tras de pe urma dezastrului crucișătoarelor de bătălie engleze concluzia pripită că viteza vasului de linie e ceva secundar, importând numai armamentul și protecția. Se uită că în tot cursul războiului activitatea celor câteva crucișătoare de bătălie a fost mult mai mare și mai rodnică decât a escadrelor de cuirasate imobilizate în porturi de ambele părți. Că chiar mult hulitele crucișătoare de bătaie engeze n'au fost tocmai cantitate neglijabilă, deși defectuos protejate. Concepute să își ție adversarul la distanță prin viteză și să-l strobiască prin superioritatae armamentului, ele au triumfat la Falkland și Doggerbank. Au eșuat la Yutland unde vizibilitatea redusă și defavorabilă i-a silit pe Englezi să diminueze distanța și astfel tunurile germane mai mici, dar cu tir mai rapid, au devenit extrem de eficace. Pe vizibilitate bună și la distanță extremă nu era exclusă o victorie a lui Beatty asupra lui Hipper.

Dăm mai jos pentru comparație proporția tonajului afectat factorilor cari compuneau un vas de războiu :

	„Furious" cruciș. bătae dus la extrem englez $\frac{L}{e}$ = 8,7	„Von der Tann" crucis de bătae german $\frac{L}{e}$ = 6	Cuirasat francez $\frac{L}{e}$ = 6	„Bayern" cuirasat german $\frac{L}{e}$ = 6
Coca amenajată	38	31,5%	36%	30,1%
Cuirasă	17%	32,6%	30,5%	40,4%
Mașini	11.5%	14,7%	9,4%	7,8%
Armament	15,5%	11,0%	19%	14,1%

Protecția vaselor germane iese bine în relief. Construcțiile imediat postbelice, vasele americane foarte solid protejate ori mai apoi *Nelson* probabil că au procent de procent de protecție de același ordin cu *Bayern* (40%).

A fost suficient să apară un „surogat" de crucișător de bătaie german de numai 10.000 tone, 6 t. 28 cm., cu viteza (28 noduri) mai mare decât cea a cuirasatelor lente, pentruca să sară în ochi nerentabilitatea acestora. Goana după viteză reîncepe. Și reîncepe deacum cu formula justă : *cuirasat rapid*. Acesta nu se mai efilează excesiv ; păstrează forme scurte, largi, robuste, chiar dacă n'are astfel formele cele mai indicate pentru viteze mari. El să fie apt pentru viteze mijlocii (avantaj pentru raza de acțiune), obținând viteza maximă prin acumulare de-cât mai mulți cai putere. E mai convenabil a face în acest chip, decât a efila prea tare formele. Mașinile marine fiind mult mai ușoare decât înainte, ele nu vor cere un prea mare sacrificiu de greutate, cu tot sporul de putere. In fața celor 100.000 cai ce există pe un simplu distrugător modern *(Terrible)* ori 150.000 cai de pe un crucișător de 10.000 tone *(Bolzano)*, un *Nelson* cu 50.000 cai, nu face figură faimoasă pentru tonajul său (33.500 tone standard). Numai *Hood* are 150.000 cai pentru 42.100 tone. Construcțiile recente e firesc să aibă puteri tot de acest ordin de mărime.

In ce privește *coca* vasului și construcția ei, utilizarea sudurii autogene pe o scară largă, apoi utilizarea oțelurilor de înaltă rezistență și chiar a aliajelor ușoare au permis economii însemnate de greutate moartă, fără e reduce rezistența, ba din contră. Această economie se poate trece la un factor mai efectiv, de ex., protecției. Iată repartiția deplasamentului pe *Dunkerque :*

Tonaj		26500	tone standard. L/1=7.
Coca	25%	7000	„
Cuir	40%	11000	„ (5000 punte, 1700)
Arm.	15%	4000	„ (antisubmarină)
Mașini	15%	4000	„ (100-130000 cai).

Pe acest cuirasat ultra-modern *coca* nu mai ia decât 25% ; așa că se poate avea odată cu protecția unui *Bayern* o viteză prevăzută de 30 noduri (francezii speră chiar să realizeze 32 la probe). Cu tot tonajul său moderat — vecin cu al lui *Derrflinger* din timpul războiului — *Dunkerque* are probabil o valoare militară superioară cuirasatelor mai mari și mai lente ce datează din timpul războiului și probabil egală cu a mastodontului englez *Hood* de 42.000 tone. Prin viteza sa va fi un dușman de moarte al crucișătoarelor de 10.000 tone tip Washington, contribuind la desființarea acestui tip artificial. Aceste crucișătoare grele erau de mult timp considerate ca prea costisitoare pentru operațiile de largă crucieră și de războiu comercial în timp de pace ca și în timp de războiu. De aceea toate marinele construiesc în ultimul timp numai crucișătoare ușoare înarmate cu tunuri de 150, abandonând calibrul 203 mm. Ultimelor crucișătoare de tip Washington construite li se redusese viteza pentru a li se spori protecția (căci li se reproșase și fragilitatea prea mare față de tonajul lor) și menționăm un exemplu care e atât de reușit cât se putea spera : crucișătorul *Algerie*, admirabil protejat și de 32 noduri. Apariția vaselor de linie capabile ele însile de o viteză analoagă însă declasează complect și aceste crucișătoare incapabile să scape cu fuga. In loc de cele 7 crucișătoare de 10.000 tone ce posedă Franța ar fi putut construi mai avantajos 6 crucrișătoare economice tip *La Galissonière* plus încă un *Dunkerque* echipat în vânător de crucișătoare grele adverse. în limitele aceluiaș tonaj.

Cele *2 Dunkerque* n'au însă puterea maximă : 35.000 tone standard. Ori dacă un tonaj anumit e mai bine utilizat în vase de 26.500 tone decât de 10.000, el e și mai bine utilizat în vase de tonajul maxim permis de convențiile internaționale, deci 35.000 tone în momentul de față. Căci *rezistența* ca și *forța de isbire* a vasului crește mai repede decât tonajul lui. De aceea chiar pentru o putere mijlocie e mai convenabil a construi numai unități de tonajul maxim în ce privește vasele de linie. Intre vasele ușoare — de maximum 8.000 tone după recentul acord naval — și marile vase de linie, nici un intermediar ! Dealtfel Italia și Franța s'au îmbarcat deja în construcții de 35.000 tone și celelalte puteri vor urma exemplul. Cuirasatul *France* va fi probabil un *Dunkerque* mărit în proporție ; va avea vre-o 15.000 tone cuirasă (peste 40%) iar calibrul artileriei 38 cm. E o tendință oarecare de a reduce calibrul artileriei și a spori calitățile balistice, contrar cu ceeace s'a întâmjlat imediat după războiu.

Cum și până unde s'ar mai putea împinge caracteristicele unui cuirasat de 35.000 tone pentru a depăși în valoare militară chiar cele mai recente construcții ? Care ar fi maximul ce se poate concepe pentru viitorul apropiat 1936—1940 ?

De vreme ce tonajul nu mai poate fi mărit se va căuta să se realizeze maximul de calitate posibilă, chiar dacă

prețul tonei mijlocii de vas de rsboiu va fi să crească enorm ; economii nu se fac când e nevoie să surclasezi cu orice preț un adversar. Numai așa va putea crește corespunzător și vaoarea medie a tonei de vas de răsboiu din punct de vedere miitar.

In ce privește greutatea moartă, coca, ea va putea fi redusă încă utilizând la extrem sudura autogenă. Un alt mijloc care pare în contrazicere cu primul, este să se utilizeze cuirasa ușoară oriunde se cere rezistență. Cuirasa ușoară nu e călită, deci dură cum e cea grea ; e relativ moale și fasonabilă, totuș formată din oțeluri speciale de foarte înaltă rezistență. Dar oțelurile extra nu se pot suda deoarece li se strică însușirile tocmai în punctul de sudură. Rămâne atunci ca tot ce se poate suda să rămână din oțel comun ; tot ce necesită nituire să fie cuirasă ușoară generalizată (așa de ex. punți, secțiuni longitudinale, etc.). Dealtfel se cunosc oțeluri speciale cu wolfram, molibden..., cari își păstrează însușiri prețioase și după retopire, încât să se poată prevedea însușiri predupă retopire, încât să se poată prevedea — cine știe — chiar eventuala sudură autogenă a unor cuirase pentru viitor. Folosind în fine înlăuntrul vasului aliaje ușoare, se poate spera să se reducă la 20% coca vasului ; cel puțin ceeace nu e cuirasă dintr'ânsa.

In privința mașinilor, s'a reușit să se reducă pe distrugătoarele moderne greutatea întregii instalații la 10 kg. pe cal efectiv ; dar pe marile vase nu se va putea merge așa departe. De altă parte motoarele Diesel germane moderne cântăresc abia 5—8 kg. pe cal, dar cu organisme de transmisiuni și diverse mașini auxiliare greutatea totală devine mult mai mare. Germanii au arătat că se poate deja realiza instalație Diesel în mare pe bordul bastimentelor *(Deutschland :* 10.000 tone, 56.000 cai). Diesel-ul dă trepidații, dar se cunosc metode de combatere a acestora. In schimb el realizează față de turbină o consumație pe jumătate, dublând raza de acțiune. El se pretează la o compartimentare mai înaintată a fundurilor. Arderea combustibilului e mai complectă și fumul foarte redus. Am putea chiar preconiza ideea scumpă unor ingineri : înlăturarea totală a coșurilor verticale cari sunt încă cel mai bun punct de reper pentru tirul dușman. Gazele de ardere ar fi evacuate prin niște țevi orizontale cari sfârșesc la pupă jos la suprafața vasului degajând tot orizontul artileriei proprii și mascând vasul în retragere ; iată cea mai bună soluție după opinia noastră. Dieselul nu mai cere o greutate moartă de apă ca turbina cu abur și permite o trecere rapidă la mare viteză. Cu motoare încă mai perfecționate ca cele actuale s'ar putea conta desigur pe 5 kg. pe cal și toată instalația împreună cu toate mașinile auxiliare să nu depșească 2500 tone pentru 160.000 cai cu 4 helici față de cele 4000 t. pentru 100—130.000 cai ai lui *Dunkerque* (cu turbine).

O economie de câteva sute de tone s'ar mai putea realiza renunțând la armamentul de torpile care a devenit un non sens pe vasele de linie. Americanii nu mai pun tuburi dealtfel nici crucișătoarelor de 10 000 tone. O altă economie ar mai rezulta din contopirea artileriei secundare cu cea antiaeriană. Toate economiile s'ar traduce prin o sporire a cuirasei până la 50% din deplasamentul standard (45% din cel cu sarcina complectă). Cu cele 17.500 tone cuirasă (din cari 5.500 tone cuirasă ușoară care se va integra normal în sistemul de soliditate de ansamblu al cocăi) vasul va avea o putere de rezistență considerabil superioară celor mai recente „35.000 tone", rezistența fiind mai mult decât proporțională cu procentul de cuirasă. Cuirasa s'ar repartiza : 6000 tone punte, (2 punți de câte 10 cm. max.) 3500 antisubmarină, 6000 centură. Conform cu învățămintele din răsboiu cea mai groasă cuirasă va proteja artileria și blockhausul de comandă : 50 cm. max. vor fi aici, față de 35 cm. ai centurei.

Schițăm sumar caracteristicie acestui cuirasat „1940" pe care îl vom numi *France* în onoarea marei noastre aliate.

L = 230 m. peste tot. 1 = 33 m. p = 9 m. L : I = 7
(Finețe mijlocie, dar linii bine studiate)

Cocă necuirasată . . .	8000	tone
Cuirasă	17500	„
Mașini	2500	„
Armament	6000	„
Provizii, inventar etc.	1500	„
	35500 tone metrice : cca 35000	tone (standard.
Combustibil și apă	4500	tone
Total	40000	tone

Viteză prevăzută 30 noduri ; la probe se vor realiza vreo 33, ținând seamă că acest vas are puterea lui *Normandie* care a realizat 32 noduri cu un deplasament dublu. Raza de acțiune cam 3750 mile cu viteza maximă ; 10.000 mile cu 20 noduri.

Momentan nu putem discuta și armamentul cel mai indicat și progresul ce poate și acesta înregistra. Vom indica sumar :

8 tunuri de 33 cm. de 70 calibre dispuse analog ca pe *Dunkerque.*

15 tunuri de 12,5 cm. de 70 calibre semi-automate ca artilerie secundară și antiaeriană.

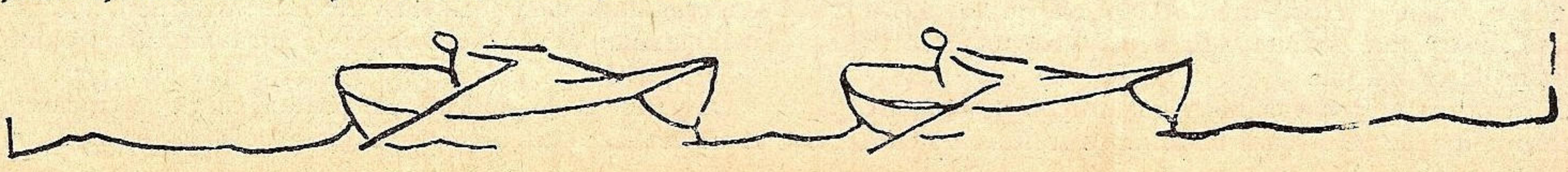
10 tunuri duble de 4 cm. și 5 mitraliere quintuple A. A.

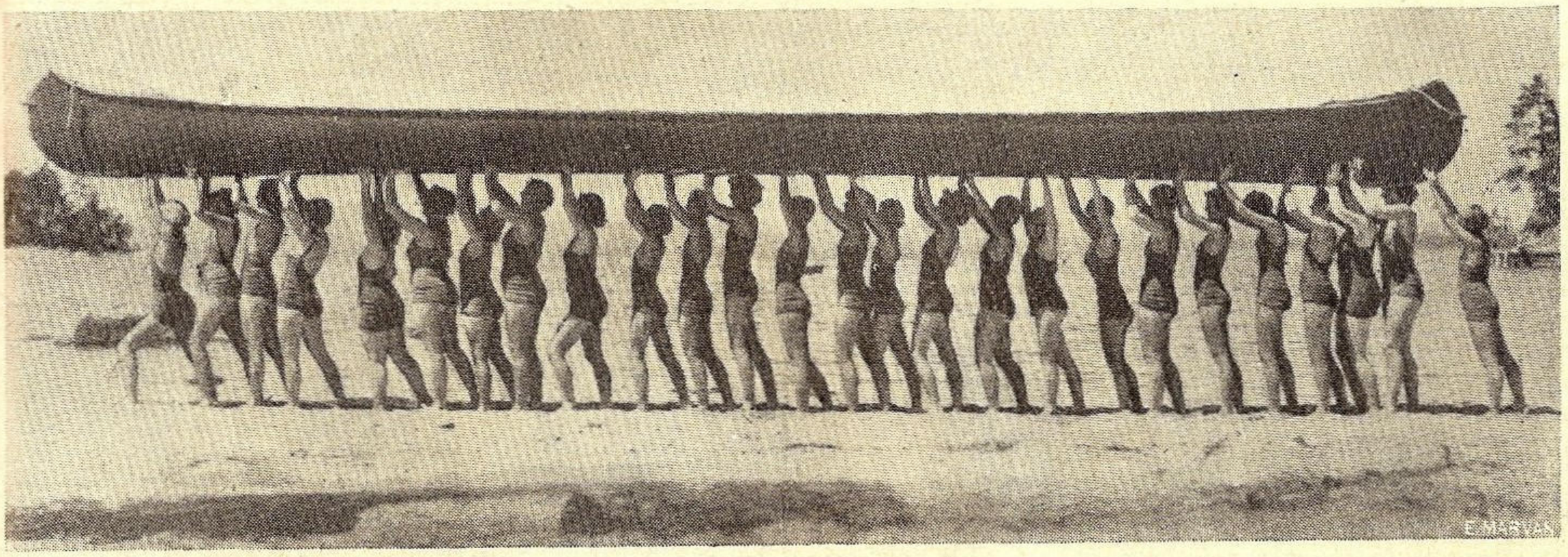
Linia vasului va fi sobră ; cu punte continuă („flush deck") depășită numai de turele și un catart-turn de comandă. Un al doilea catart de T.F.F. subțire, telescopic, se va demonta înainte de luptă.

Vor fi două catapulte și 5 hidroavioane rapide echipate pentru recunoaștere și luptă.

Cu protecția cuirasată desvoltată la extrema limitată, cu un compartimentaj celular dus la maximum ; foarte puțin vulnerabil în toate direcțiile și capabil să-și șarjeze adversarul cu 60 km. pe oră și cu toată artileria sa ultramodernă concentrată în față, acest vas va fi o plendidă și costisitoare capo-d'operă a tehnicei moderne, capabil să se comporte după cea mai hotărâtă manieră Nelsoniană, în disprețul greoaielor formații lineare ce-au figurat în toate bătăliile nedecise din istorie, fără excepția Yutlandei. Va costa cu 50% mai mult ca *Nelson* ori *Rodney,* dar va valora cât amândouă la un loc. Il vom vedea aevea în 1940 ?

I. Cădariu





ZIUA APELOR

BALCIC

Ziua Apelor s'a sărbătorit pe bordul torpilorului „Năluca", după următorul program, difuzat în toate zările văzduhului de Soc. de Radiodifuziune :

Serviciul divin, — răspunsurile date de corul gimnaziului local ; cuvântarea d-lui *P. Niculescu,* directorul gimnaziului ; conferința d-lui Em. Bucuța ; declamații ; corul „Cântarea Caliacrii" a asociație funcționarilor prefecturei Caliacra a cântat Imnul Regal, Cântecul pescarului, de Kiriac, Cântecul marinarilor, de Flondor, Barcarola din Oberon, Voi valuri de Mendelsohn.

In continuare a vorbit la microfonul din București d. *Prof. Mugur* despre : „Marea și Balcicul", iar orchestra radio a transmis muzica apelor : uvertura din Vasul Fantomă, Idila la pârâu de Beetoven, In barcă de Debussy, Legănare pe apă de Boormouville, Jocurile apei de Rusch, Cascada de Bergée, Cântecul luntrașilor de Ortok, Grota lui Fingal de Mendelsohn, Barcarola de Ceaicovsky.

BRĂILA

Serbarea a avut loc în incinta Docurilor Brăila.

Reprezentanții autorităților civile și militare au luat loc pe bordul navei de război „Comandor Demetriade", iar restul publicului, cercetașii, cercetașele și școlile, au luat loc pe bordul navelor (canoniere, vedete, remorchere, șlepuri) ce erau ancorate la cheul bazinului în acest scop.

S'a oficiat un serviciu divin de către Preot Căpitan *Croitoru,* Confesorul Garnizoanei Brăiala, după care a rostit o cuvântare ocazională.

Apoi a vorbit Comandor *Cerna* din partea Ligei Navale Române, arătând importanța serbărei acestei zilei.

In linii generale, notăm cuvântarea ținută :

„Ca și în anii trecuți Liga Navală de acord cu Ministerul Instrucțiunii au fixat ziua de astăzi pentru serbarea apei, serbare care nu are nimic comun cu idolatria din vechime, când popoarele se închinau soarelui, focului, apei, animalelor, etc.

Această zi este destinată a ne aminti nouă românilor, că apa este aceia care dă viață popoarelor și că grație apei au început primele civilizații.

Apa este pentru globul nostru mediu vital prin excelență, iar viața este născută în sânul mărilor.

Țara noastră care a avut norocul să aibă peste 400 km. de frontieră de mare și 1.100 km. de Dunăre, din care 350 km. curat românească, nu putea să nu recunoască acest mare avantaj.

In primul rând, Dunărea, a cărei iimportanță crește din ce în ce, formează calea naturală care tae Europa în două și leagă orientul cu occidentul.

Jean Bart în descrierea ce o face despre Dunăre, consideră Dunărea ca albia neamului nostru, căci știut este că Dunărea și Carpații sunt cele două elemente între care s'a plămădit și închegat poporul românesc.

Putem spune cu drept cuvânt că viitorul nostru este Dunărea după cum am putut constata și în trecut, că forța de renaștere și de consolidare a țării noastre a fost și va fi tot Dunărea.

Scopul nostru nu ar putea fi atins dacă ne-am limita numai la Dunăre. Nu trebue uitat că avem la hotarul nostru și marea care formează legătura directă cu țările apusene și nu putem face greșeala a nu căuta să tragem foloasele ce ni le oferă.

Să ne străduim din toate puterile ca mărfurile românești să fie transportate cu vase românești.

Ziua de astăzi ne dă prilejul de a ne îndrepta privirile și spre educarea tineretului nostru, căruia trebue să-i insuflăm dragostea de apă, întărindu-le corpul prin nobilul sport al canotajului și înnotului.

Liga Navală Română conștientă de rolul ce-i incumbă de a cultiva, răspândi și întreține viu spiritul și interesul public pentru marea și binefacerile ei, făcând cunoscută apa și vrajele ei, popularizând științele navale și sporturile nautice, a căutat să-și dirijeze eforturile în această direcție și îmi fac o plăcută datorie a aduce la cunoștință că s'a înființat cu sprijinul câtorva entuziaști Clubul Nautic Brăila cu o secție de canotaj și una de înnot.

Dorim ca nu numai tineretul, dar orice persoană iubitoare de sporturi nobile de apă să facă parte din acest club.

M. S. Regele se interesează în special de sporturile de apă și pentru a corespunde înaltei dorințe a M. S. se vor face mari regate la Mamaia.

Dorința mea mai fierbinte este ca Brăila, să nu rămână mai prejos de orașele din interiorul țării, care vor trimite echipajele la concurs.

Deaceia fac apel la tineretul de ori ce categorie : premilitari, cercetași, liceeni și amatori să se pregătească serios pentru regatele dela Mamaia pentru a ține cât mai sus prestigiul sportului brăilean.

Țin să anunț totodată că Societatea „SALVAMAR" — după stăruințele puse — înființează și la Brăila un post de prim ajutor.

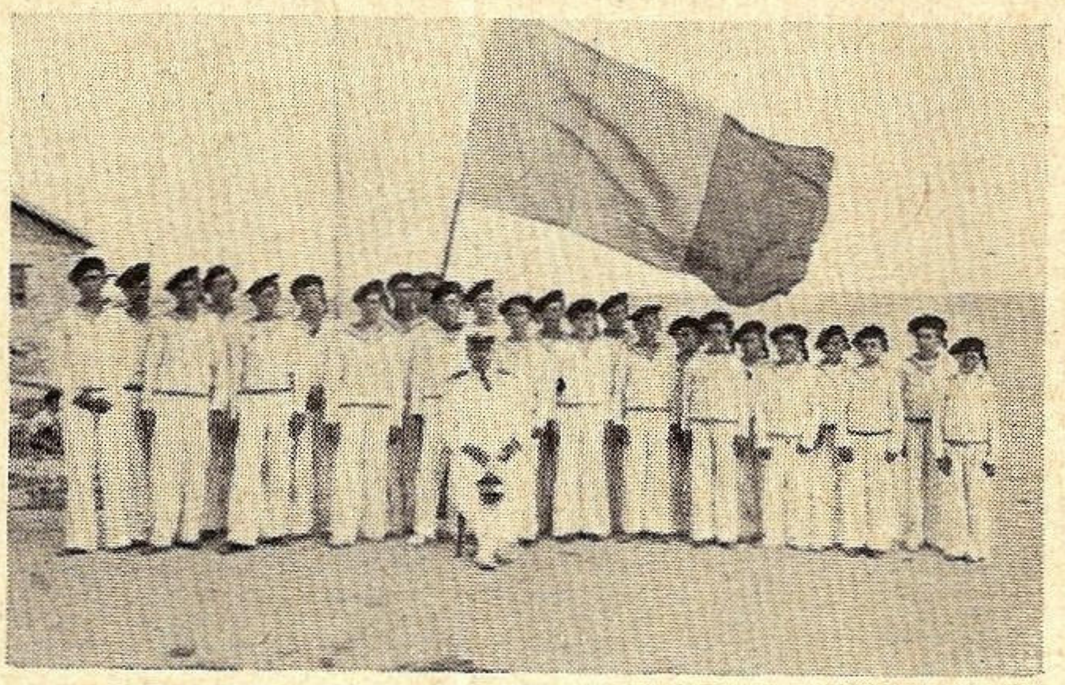
Vom fi primul port de pe Dunăre care va avea acest post.

Mă adresez cu această ocazie tuturor persoanelor conștiente de acest nobil și umanitar scop, să dăm o primă impulsiune pentru a sprijini această operă frumoasă.

Contând pe sprijinul tuturor persoanelor de bine din acest oraș,

rog din toată inima să se înscrie cât mai mulţi la Liga Navală Română al cărei scop frumos îl cunoaşteţi, tot asemenea şi la Societatea de salvarea naufragiaţilor.

Ambele instituţii sunt conduse cu tot sufletul şi cu înalta înţelepciune de Augustul nostru Suveran, care fiind în capul tuturor operilor de bine, veghează neîntrerupt la consolidarea ţării noastre pe toate tărâmurile.



Tineretul din Balcic au format o unitate de mici marinari.

Exemplu fiind dat, nu ne rămâne pentru a-i arăta dragostea noastră de cât să-i înţelegem intenţiunile secondându-L din toată inima şi cu tot sufletul.

Indreptându-ne gândul către persoana Sa să strigăm cu toţii:

Trăiască M. S. Regele CAROL II Consolidatorul României Mari.

*

După terminarea cuvântărilor s'au servit invitaţilor gustări pe bordul navei „Comandor Demetreade".

La orele 11,30 s'au început sporturile nautice constând din:

1. — Curse de bărci typ canoniere (armament Grup. Nave. Gr.).
2. — Innot distanţă 100 m. (vitezã).
3. — Curse de puiuri Vedete (armament Grup. Nave. Gr.).
4. — Ştafetă aquatică 100 m. (2 partide 4 inşi).
5. — Curse de bărci typ Canoniere (armament Regt. Grăniceri).
6. — Curse de bărci typ sport (armament Regt. Grăniceri).
7. — Curse de lotci particulare (amatori membrii L. N. R.).
8. — Demonstraţiuni de înnot liber.
9. — Ancora (evoluţie pe apă) executată de înnotători din Grupul Navelor Grănicerilor, Liga Navală Română şi Clubul Nautic Brăila.
10. — Demi-fond distanţă 800 m. (cursă de înnot).
11. — Sărituri depe trambulină.
12. — Water-Polo pe apă.
13. — Demonstraţiuni de bărci cu vele.

La orele 13 s'a terminat serbarea.

La retragerea reprezentanţilor autorităţilor, subsemnatul am mulţumit călduros pentru concursul dat precum şi pentru buna-voinţă ce au avut de a ne onora cu prezenţa d-lor.

S'a observat o mare însufleţire printre şcolari din cari o bună parte s'au înscris în Clubul Nautic Brăila, înfiinţat de curând sub auspiciile Ligei Navale Române.

Comandor IONESCU CERNA

TABEL

De rezultatul concursurilor nautice ce s'au ţinut în ziua de 28 Iunie 1936, cu ocazia serbărei „ZILEI APELOR".

1. — Curse de bărci typ Canoniere (armament Grupul Navelor Grănicerilor).

Premiul I a fost obţinut de barca Navei „Comandor Demetriade".

Premiul II a fost obţinut de barca Canonierei „Bistriţa".

Premiul III a fost obţinut de barca Vedetei No. 1.

2. — Innot distanţă 100 metri (viteză).

Premiul I a fost obţinut de Caporalul Ivan din Grup. Navelor Grăniceri.

Premiul II a fost obţinut de Mititelu D. din Clubul Nautic Brăila.

Premiul III a fost obţinut de Cacicofski membru în Liga Navală.

3. — Curse de puiuri (Vedete) (armament Grup. Navelor Grănicerilor).

Premiul I a fost obţinut de Vedeta No. 6.

Premiul II a fost obţinut de Vedeta No. 2.

Premiul III a fost obţinut de Vedeta No. 1.

4. — Ştafetă aquatică 100 metri (2 partide 4 inşi).

Premiul I a fost obţinut de echipa Clubului Nautic Brăila.

Premiul II a fost obţinut de echipa Grupului Navelor Grănicerilor.

5. — Curse de bărci typ Canoniere (armament Regimentele de Grăniceri).

Premiul I a fost obţinut de barca Regimentului 1 Grăniceri.

Premiul II a fost obţinut de barca Regimentului 5 Grăniceri.

Premiul III a fost obţinut de barca Regimentului 2 Grăniceri.

6. — Curse de bărci tip sport (armament Regimentele de Grăniceri).

Premiul I a fost obţinut de Regimentul 1 Grăniceri.

Premiul II a fost obţinut de Regimentul 5 Grăniceri.

Premiul III a fost obţinut de Regimentul 6 Grăniceri.

7. — Curse de lotci particulare (amatori membrii Liga Navală).

Premiul I a fost obţinut de lotca „Gicu" condusă de Gicu Sergiu, Costică Mihalcea şi Spiru Arseni.

Premiul II a fost obţinut de lotca „Bavoux" condusă de Vasilescu şi fraţi Chiriţă.

Premiul III a fost obţinut de lotca „Criza" condusă de Marle, Bercaru şi Giuglea.

8. — Demonstraţiuni de înnot liber.

Executate de dl. Paul Georgescu Căpit. Echipei Clubului Nautic Brăila.

10. — Demi-fond distanţă 800 m. (cursă de înnot).

Premiul I a fost obţinut de înnotătorul Stănilă Gh. din Club. Nautic Brăila.

Cetatea Albă: Serviciul divin.

Premiul II a fost obţinut de înnotătorul Ghioacă Gh. şi Ioan Marinescu (ambii au sosit în acelaş moment din clubul Nautic Brăila.

Premiul III a fost obţinut de înnotătorul Rene Emandy din Clubul Nautic Brăila.

11. — Sărituri depe trambulină.

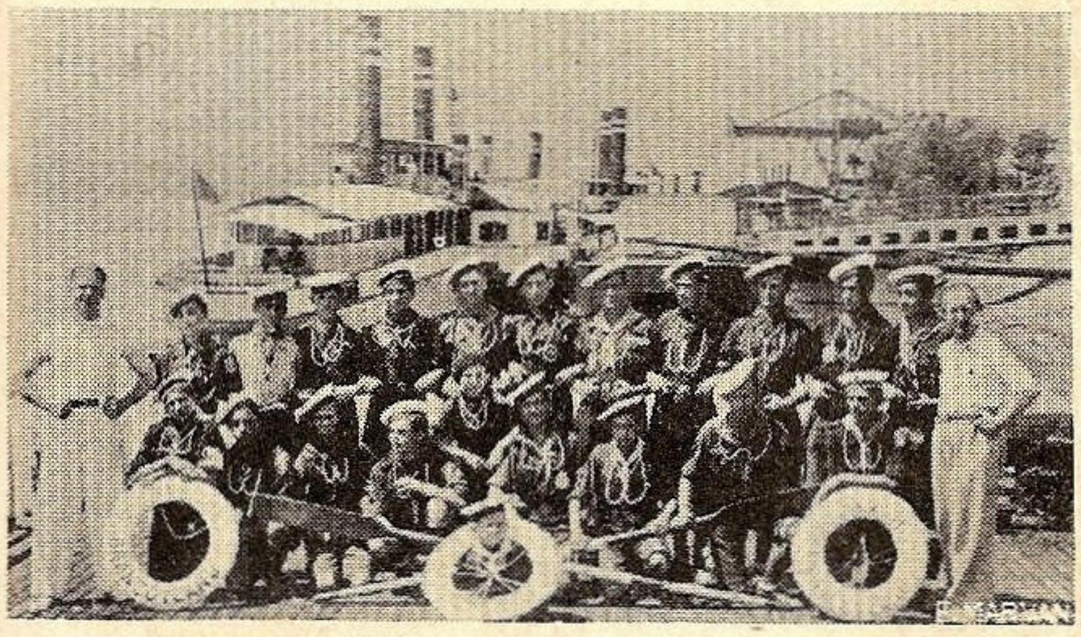
Premiul I a fost obţinut de înnotătorul Paul Georgescu din C. N. B.

Premiul II a fost obţinut de înnotătorul Cacicofski membru la Liga Navală.

Premiul III a fost obţinut de înnotătorul Cuţitaru Const. din C. N. B.

Premiul IV a fost obţinut de înnotătorul Tudor Gheorghe.

12. — Water Polo.



Turnu-Severin : Echipajul de cercetaşi marinari nou creat.

Demonstraţiuni de Polo pe apă executate de înnotătorii din Grupul Navelor Grănicerilor şi Clubul Nautic Brăila, sub arbitrajul Maestrului militar Rusu Nicolae, din Grup. Nave. Grăniceri.

13. — Bărci cu vele.

Demonstraţiuni executate sub conducerea Lt. Giurea Vasile din Grup. Navelor Grănicerilor.

CETATEA ALBA

Pentru ziua de 20 Iunie a. c. comitetul secţiunii a hotărât să facă o agapă camaraderească a membrilor acestei secţiuni cu familii, cu ocazia instalării secţiei în noul local cedat de către Primăria Municipiului Cetatea Albă, şi amenajat provizoriu în măsura posibilităţilor noastre, în vederea organizării staţiunilor de salvare precum şi cu ocazia deschiderei sezonului de vară..

Au luat parte la această masă 118 persoane care reprezintă elita oraşului nostru şi reprezentanţii autorităţilor civile şi militare.

O deosebită plăcere ne-a făcut şi prezenţa în mijlocul nostru a d-lui *Comandor Nedelcu,* Directorul Salvamarului.

Masa a fost amenajată pe platoul aşezat pe malul limanului, alături cu clădirea staţiunei de salvare, care, împreună cu debarcaderul amenajat special pentru navele secţiei şi ale membrilor ei, au fost foarte bine iluminate.

S'a servit participanţilor un menu foarte bogat iar după terminarea mesei d-l Preşedinte *Calust Asvadurov,* a ţinut o cuvântare ocazională ridicând în primul rând paharul în sănătatea primullui marinar al ţării M. S. Regele Carol II-lea, Preşedintele nostru activ, cu care ocazie s'a expediat următoarea telegramă :

M. S. Regelui Carol II
Bucureşti,

„Membrii Ligii Navale Cetatea Albă, inaugurând astăzi la gura Nistrului activitatea marinărească de vară, îşi îndeplinesc datoria de a încredinţa Majestatea Voastră Augustul Preşedinte al Ligii Navale Române de nemărginitul lor respect şi devotament".

Preşedintele Ligii Navale Cetatea Albă, *Calust Asvadurov*

La care telegramă d-l Preşedinte a avut onoare a primi următorul răspuns :

„M. S. Regele mulţumeşte membrilor Ligii Navale Cetatea Albă, pentru asigurările de devotament exprimate".

Director Secretariatului particular al M. S. Regelui
(ss) *Eug. Buhman*

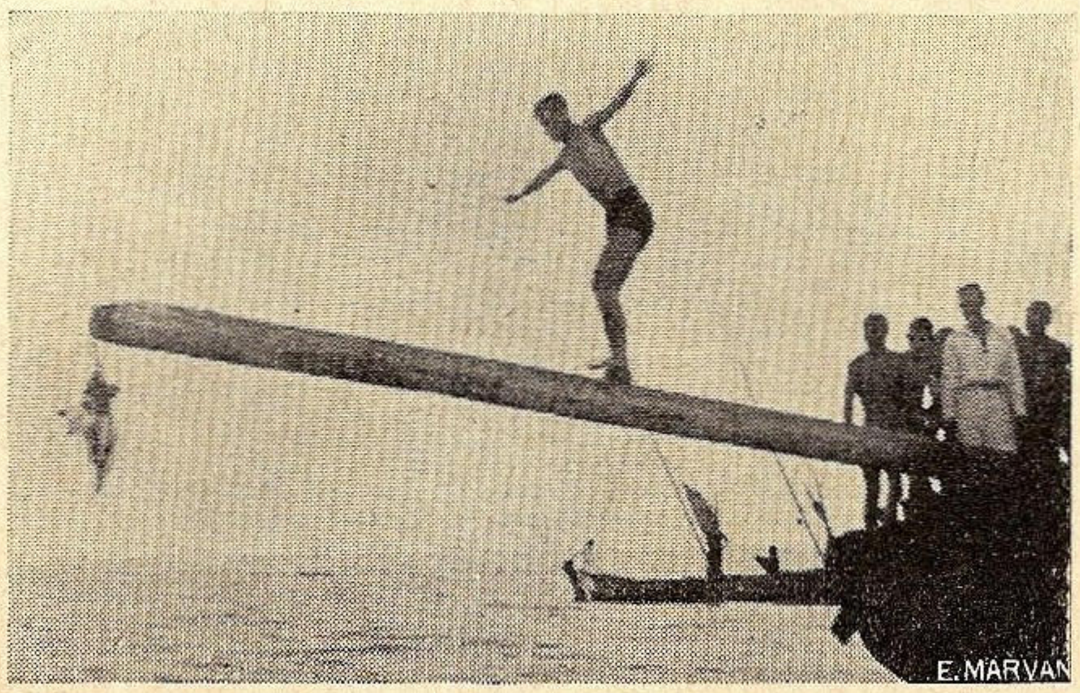
Mai departe Preşedintele Secţiei a arătat că toate înfăptuirile şi desvoltarea activităţii acestei secţiuni se datoreşte dintr'o parte sprijinului înţelegător al Centralei L. N. R. în cap cu d-l Amiral Coandă, căruia i s'a expediat telegrama : *„Inaugurând astăzi activitatea marinărească de vară a secţiunii, rugăm primiţi încredinţarea distinsei noastre consideraţiuni",* primindu-se următorul răspuns: *„Vă mulţumesc de frumoassele sentimente ce păstraţi în toate ocaziunile Centralei Ligii, în numele căreia vă felicit şi urez tot mai bine, Amiral (ss) Coandă",* iar pe de altă parte concursului permanent ce l'a avut comitetul Secţiunii din partea autorităţilor locale ca d-l Prefect al judeţului Cetatea Albă, *Grigore Berescu,* d-l Primar al Municipiului Cetatea Albă, *Emanoil Mănescu,* graţie căruia secţiunea noastră a intrat în posesiunea celui mai frumos colţ al oraşului nostru, şi d-lui Colonel *Popu Ion,* Comandantul Regimentului 35 Infanterie din localitate care ne dă permanent concurs în toate ocaziunile, înscriindu-se cu o mare parte din ofiţerii garnizoanei din localitate ca membrii în Liga Navală.

Roagă pe d-l Comandor Nedelcu să transmită personal Comitetului Central al Ligei mulţumirile noastre pentru concursul dat şi în special pentru acel pe care-l aşteptăm, rugându-l a interveni pentru soluţionarea demersurilor noastre în ce priveşte construcţia localului ligei şi amenajarea portului. Aduce mulţumiri întregului comitet, şi tuturor persoanelor care lucrează spre propăşirea acestei secţiuni.

La această cuvântare a răspuns d-l C-dor Nedelcu, în câteva cuvinte foarte simţite aducând laude întregului comitet şi în special d-lui Preşedinte şi Vicepreşedinte, pentru activitatea rodnică ce o desvoltă această secţiune care se remarcă prin activitatea sa adevărat marinărească în spiritul vederilor Ligii, promiţând din partea d-sale întregul concurs pentru ca Centru să satisfacă toate dezideratele acestei secţiuni.

Serbarea a decurs într'o atmosferă foarte plăcută, până în zori de zi.

Această serbare a avut ca rezultat înscrierea în această ligă a unui număr de peste 50 membri noi, lăsând o impresie foarte bună, în urma căreia s'a hotărît ca aceste mese să fie repetate de câteva ori în anul acesta.



Cetatea Albă : Vânătoarea purcelului din vârful scondrului uns cu seu.

Pentru ziua de 28 Iunie a. c. când s'a serbat în localitate Ziua Apelor, secţiunea a luat din timp întinsse măsuri ca serbarea să fie cât mai reuşită. întrucât în acea zi s'a serbat sfinţirea localului secţiei, s'a procedat la botezul celor două cuttere *„Nimpha"* şi *„Naiada",* serbarea desfăşurându-se după următorul program :

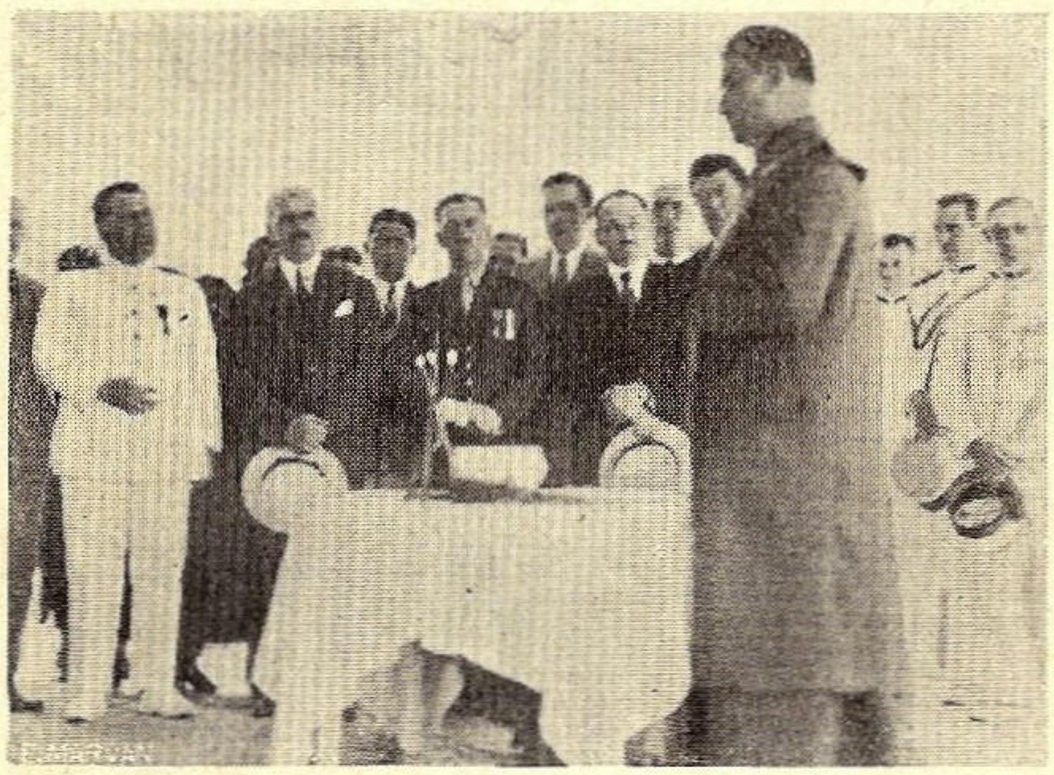
Ora 10.30 dim. serviciul religios sfinţirea apei, s'a oficiat de către un sobor de preoţi ai Catedralei Cetatea Albă, răspunsul fiind dat de către corul soborului, în prezenţa d-lui Prefect de judeţ, a d-lui Colonel *Popu Ioan,* Comandantul Garnizoanei Cetatea Albă, a d-lui Primar al Municipiului *Emanoil Mănescu,* a autorităţilor civile şi militare a întregului corp ofiţeresc din garnizoană, a tinerilor premilitari, a şcolilor, cercetaşelor şi cercetaşilor, cum şi a unui numeros public.

La ora 11,15 m. s'a sfinţit localul secţiei ce a fost dat în folosinţă de către Primăria Municipiului Cetatea Albă, cu care ocazie s'a ridicat pavilionul ligei pe un catarg amenajat special la debarcader.

Cuvântarea ocazională ţinută de d-l Preşedinte al secţiei, arătând însemnătatea Zilei Apelor, ce este viaţa pe apă, arătând şi scopul ce urmăreşte L.N.R. şi îndemnând pe toţi oamenii de bine să dea concursul pentru o cât mai mare desvoltare a activităţii pe apă, atât de necesară ţării noastre, încheind cuvântarea cu urarea pentru M. S. Regele Preşedintele activ al Ligei Navale Române ; după d-sa a vorbit d-l Primar *Em. Mănescu* în cuvinte foarte simţite arătând însemnătatea acestei zile cum şi realizările făcute de această secţiune într'un timp aşa de scurt. După aceasta s'a procedat la botezul cutterelor secţiei cu ritualul tradiţional spărgându-se către naşi câte o sticlă de şampanie, dându-se denumirea primului *„Nimpha"* care i-a fost naş d-l Primar *Em. Mănescu,* iar secundului *„Naiada"* fiindu-i naş d-l Colonel *Popu Ioan.*

Cu această ocazie d-l Colonel *Popu* a rostit câteva cuvinte dorind viaţă lungă şi cât mai multe succese la regate finei sale graţioase *„Naiada".*

In timpul cuvântării d-lui Primar *Mănescu* a început o ploaie torenţială, care însă nu a împedicat desfăşurarea programului, aducând o dispoziţie şi mai bună, d-l Primar arătând că nu este de mirare că de Ziua Apei ne vine şi apa din cer, dătătoare de viaţă şi belşug, în recolta aşa de mult aşteptată de populaţia judeţului nostru, ploaia începând cu mai multă furie, publicul participant s'a adăpostit în localul Ligei, iar după încetare s'a procedat la desfăşurarea programului mai departe ; concursuri şi regate.



Brăila : Serviciul divin la bordul navei „C-dor Demetriade".

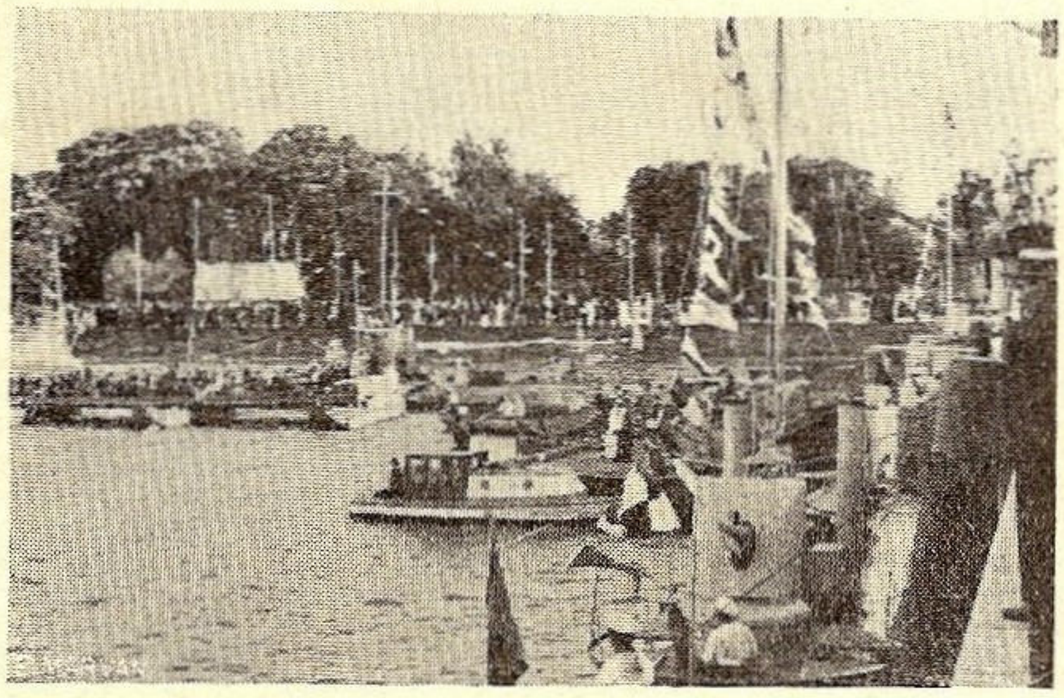
Concursul de regate s'a efectuat pe triunghiu, fiecare latură având un kilometru şi jumătate, după anunţul dat prin tragerea cu arma, la care semnal 30 bărci cu vele pescăreşti au pornit în acelaş timp pe ruta fixată pentru obţinerea premiilor stabilite. Această desfăşurare a dat impresia unui tablou pitoresc de o frumuseţe rară, când, odată cu încetarea ploiei cele 30 bărci cu pânze albe au pornit pe valurile apei limanului, făcând o impresie foarte frumoasă asupra publicului participant.

Premiile au fost obţinute de către următorii pescari :

1) *Osipenco Ivan* din Cetatea Albă, cu barca No. 204 a obţinut premiul I în sumă de lei 250.

2) *Alexei Cucerenco* din Cetatea Albă, cu barca No. 375 a obţinut premiul II în sumă de lei 150, şi

3) *Ivan Bondarenco* cu barca No. 174, a obţinut premiul III în sumă de lei 100.



Brăila : Navele şi publicul asistând la serbare.

La concursurile de înot au luat parte un număr de 16 participanţi din care au reuşit să obţină premii următorii :

1) *Doncenco Ivan* elev liceu. premu I în sumă de lei 150.

2) *Grişcov Valentin* elev şcoala de meserii, premiul II în sumă de lei 100.

3) *Joltov Anatolie* elev, şcoala de meserii, premiul III în sumă de lei 50.

Şcondrul cu purcel premiu ce a fost câştigat de către d-nul Pavel Rutta.

Impărţirea premiilor s'a făcut de către d-l Preşedinte al Secţiei în prezenţa d-lui Colonel *Popu Ioan,* a d-lui Primar *Em. Mănescu* şi a comitetului acestei secţiuni, ciocnind câte un pahar de vin cu toţi participanţii la concursuri.

După aceasta s'a efectuat câteva curse cu şalupa Marinei Militare cu publicul, urmată de un aquaplan s'a efectuat exerciţii foarte reuşite pe acest aquaplan de către maestrul *Vladimir Marchitan* din Marina Regală.

Serbarea a avut loc la sediul secţiei, situată pe malul limanului, lângă dana portului unde se află acostate navele Marinei Regale, localul secţiei fiind povoazat cu drapele naţionale.

Seara s'a organizat pe ţărmul limanului la sediul secţiei o serată veneţiană serbare care a avut un succes formidabil participând peste 300 de persoane.

Rada portului Ligei cât şi ţărmul a fost feeric luminat formând în ansamblul lor culorile naţionale.

CONSTANŢA

Cuvântarea ţinută pescarilor de dl. Zaharia Popovici, şeful laboratoruiui de piscicultură.

Mă adresez vouă, pescari dela Mare, căci solemnitatea zilei apelor din acest an este închinată amintirii celor mulţi dintre voi, cari zac undva pe fundul mării. Este ziua, în care ţara îşi exprimă umila sa recunoştinţă pentru lupta dârză, pe care o daţi, pentru spiritul de sacrificiu care sunteţi animaţi şi dispreţul vostru de moarte.

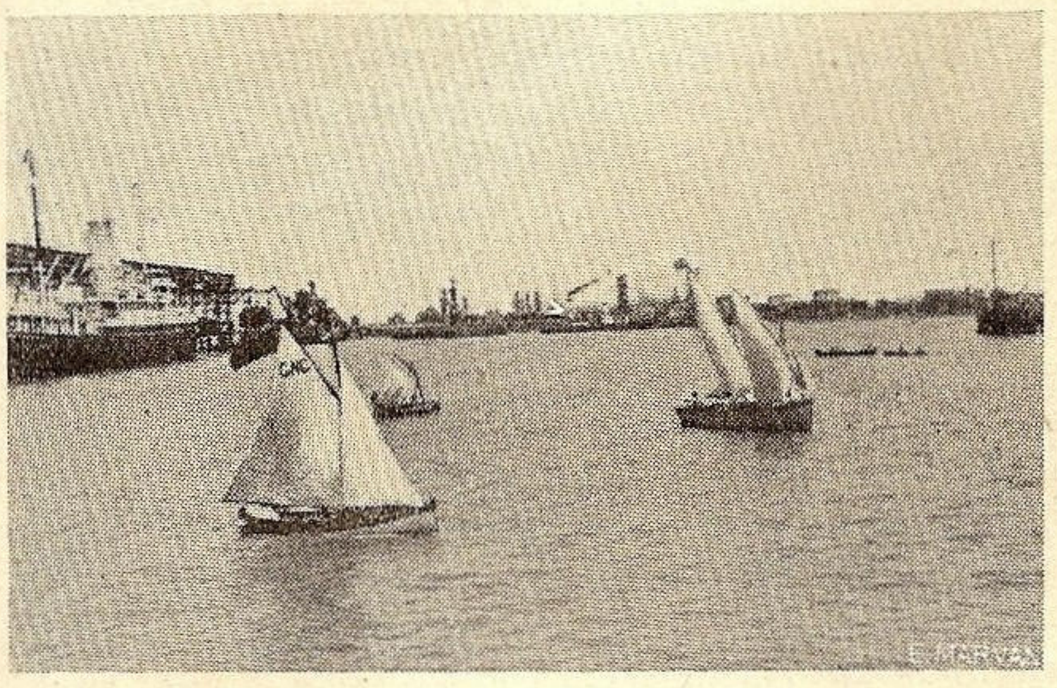
Zi după zi întindeţi pânzele şi porniţi în largul mării la pescuit. Acolo, în depărtarea dela care nu mai zăriţi ţărmurile patriei, voi vă trudiţi ca să cuceriţi bogăţiile mării pentru ţara noastră. Până

în zările, la care ajung lotcile voastre, este şi marea a noastră. Cu fiecare milă nouă, pe care o străbateţi, cresc bogăţiile ţării. In acelaş timp însă meritul vostru se înzeceşte ; căci nu sunt numeroase naţiunile, cari se pot mândri cu pescari ca voi, care să plece, în lotci lipsite de motoare, la 50—60 km. depărtare de ţărm.

Acolo, în singurătate, vă surprind furtunile ; vânturi şi curenţi vă smulg din ancore, talazuri izbesc în lotcile voastre, valuri în chip de capace, prăvălesc apa în interiorul lor. Numai câte trei bărbaţi într'o lotcă şi în jurul vostru cerul plumburiu şi marea înfuriată ; duceţi luptă de titani, în timp ce cei dela ţărm, mame, fraţi, surori, copii şi prieteni se roagă pentru voi, cu sufletele oscilând între teamă şi speranţă. Credinţa în Dumnezeu vă ajută să reveniţi, de fiecare dată, în porturi.

Dar marea, care vă hrăneşte, îşi cere şi ea obolul ei. In fiecare an ne părăsesc câţiva camarazi, plecând prin valuri spre liniştea vecinica a portului ceresc. Sufletele lor, unite prin nevoi, pericole şi suferinţi comune, au găsit, ceeace şi-au dorit în timpul furtunilor : adăpost de vânturi, hulă şi valuri.

Dintre cei mulţi, care ne-au părăsit astfel, în luptă cu elementele deslănţuite ale naturii ,amintesc numai numele celor 7, pe care marea i-a luat în ultimile şase luni.



Brăila : Evoluţii cu bărci cu velo.

Constantin Cheremici, tatăl, Anton Cheremici, fiul şi Lambu Deliolu. ginere, într'o singură zi, la Capul Caliacra. Simion Avdei, de 37 ani, Elchim Ioan, de 28 ani, împreună. Mihai Simion Ezot, de 28 ani, Petre Martişoc, de 27 ani, împreună, la Agigea.

Pescari, împreunaţi mâinile odată cu semenii voştri din lăuntrul ţării, într'o rugă comună pentru sufletele camarazilor plecaţi dintre voi.

Dar nu-i deplângeţi !! Căci meseria de pescar le-a fost hărăzită de Dumnezeu, câştigul şi succesul au fost pentru ei daruri cereşti, scufundarea în adâncuri o hotărâre a soartei lor. Ei au trăit luptând şi au murit riscându-şi viaţa pentru existenţa familiei lor.

Sunt pentru noi eroi ai muncii.

Aceeaşi dragoste pentru mare ne-a îndemnat să vă exprimăm cu ocazia solemnităţii zilei apelor, lauda şi admiraţia noastră. Luptaţi înainte ! Să învingeţi valuri şi furtuni, pentru binele familiei voastre şi al patriei.

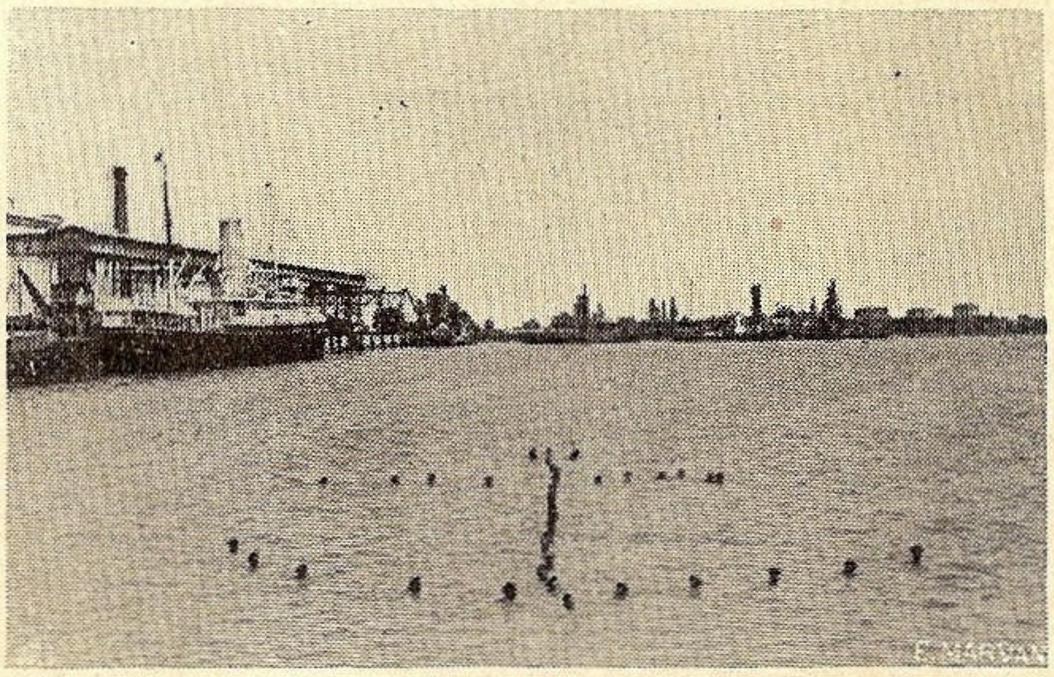
Mâine, copii lor le vor lua locul, căci în ciuda pericolelor, de care este legată ocupaţiunea voastră, marea vă este dragă.

ZAHARIA POPOVICI, Constanţa

GIURGIU

In urma înţelegerei ce s'a luat cu autorităţile superioare ale oraşului, cum şi cu reprezentanţii şcoalelor din localitate şi ai organizaţiilor sportive, sărbătorirea „Zilei Apelor" s'a desfăşurat în felul următor :

La ora 10,30 a pornit din centrul oraşului spre plaja dela Dunăre o procesiune formată din elevi şi eleve cu profesorii respectivi, reprezentanţii autorităţilor civile şi militare, organizaţiile cercetăşeşti, reprezentanţii presei, societăţile corale, clerul şi un public numeros în frunte cu muzica militară.



Brăila : O ancoră plutitoare executată de înnotători.

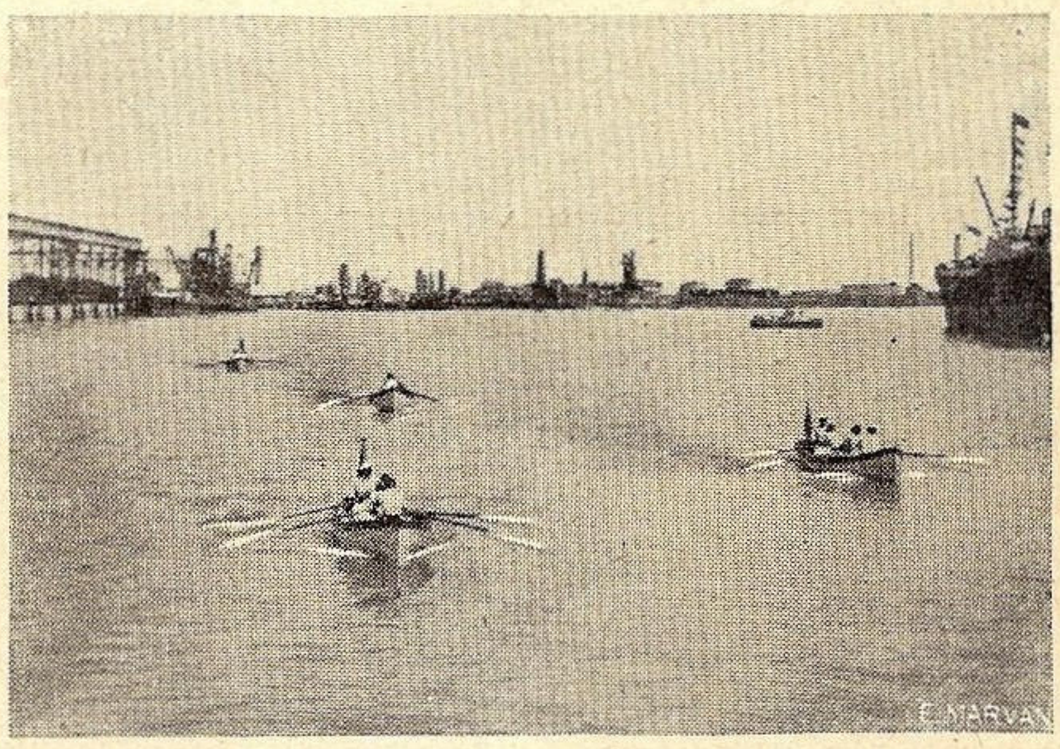
Ajunsă la Bazinul Sft. Gheorghe, întreaga procesiune s'a îmbarcat pe vapoarele N. F. R. „Turnu Măgurele", S. H. „Dobrogea" şi S .F. N. D. „Voltaire" cu cari sa transportat până la plaja dela Dunăre a Municipiului.

Pe plaje, la ora 11,30, după oficierea serviciului religios, întreaga asistenţă vizitează toate instalaţiile depe plaje în vederea desfăşurării programului nautic de după amiază, în cântecile muzicei militare şi a corurilor.

Din cauza unei ploi torenţiale ce a căzut fără întrerupere toată după amiaza zilei, programul nautic nu s'a putut executa.

Şi anul acesta, ca în toţi anii de altfel, ne-am bucurat de un larg concurs din partea Diviziei de Dragaje şi Agenţiei N. F. R. care ne-au pus la dispoziţie decor, vapoare, material flotant şi personal.

G. LASCAR
Secretar L. N. R. Secţia Giurgiu,



Brăila : Cursele de bărci cu rame.

ISMAIL

Mulţumită stăruinţei d-lor : General Phleps, comandantul Diviziei XII şi Lt. C-dor M. Constantinescu, prefectul judeţului şi preşedintele secţiei L.N.R., serbările au decurs, în faţa unei numeroase asistenţe, după următorul program :

Sfinţirea apelor, cuvântări, concursuri de aquaplane, de bărci, de înnot, sărituri în apă, distribuindu-se numeroase premii ; scondru

Spicuiri din viața de marinar

Dela hotel de lux în bunchere

„Nebuniile din tinerețe sunt singurele fapte cuminți, spune undeva Oscar Willd", sunt fapte, după cari totdeauna regretăm și de cari ne reamintim cu nespusă melancolie.

Imi amintesc : 1924, sosisem la Sulina, într'o dimineață cețoasă de sfârșit de Noembrie, cu vaporul *„Siretul"* al defunctei Soc. „România", încărcat cu cărbuni din Anglia.

Sulina cu instinctul de conservare al unui animal încolțit, se pregătea febril de hibernat. Din mare, din bălți se ridica până la amiezi, o evaporație rece, înghețată, care pătrundea la oase și te făcea să te înfiori. Vapoarele nu întârziau mai mult de 2—3 zile și plecau la marea largă, primitoare care le îmbrățișa ca o mamă iubitoare. Fugeau departe din sânul Dunărei bătrâne, cari se arăta foarte supărată, promițând un îngheț prea timpuriu.

Numai „Siretul" începuse a descărca încet, metodic, ca un om ce nu se grăbește, conștient de timpul ce-l are la dispoziție. In adevăr, din lipsă de navlu, Dunărea pe punctul de a îngheța, vaporul primi ordin de dezarmare.

Rămâneau pe loc numai : Ofițerii, Mecanicii și Șef de Echipaj. Restul (marinari și focari) am strâns puținul bagaj și multe speranțe, și am plecat fiecare unde ne-au îndreptat pașii și credința că o să găsim un alt vapor.

Cu zâmbetul pe buze, dar cu inima strânsă și cu ochii pe „Siretul" am părăsit Sulina cu N.F.R.-ul. Indurasem multă mizerie, multe neajunsuri dar... nu mai eram pe „Siretul"! „Rău e cu răul, dar mai rău fără rău". Unii au rămas la Brăila, alții la Galați ; eu cu un camarad Virgil Ștefănescu am nimerit la Constanța, convinși că acolo o să găsim un vapor *„bun"*.

Fiindcă ultima cursă făcută cu „Siretul" fusese de 10 luni și fiindcă pe vremea aceia se plătea bine, nu ca astăzi, aveam fiecare câte 30.000 lei și 20 lire sterline și mai ales... câte 20 ani. Cu această bogăție și cu ferma convingere, că „mâine" o să apară pe orizontul mării, călăuzit de farul „Carol" și geamandura sonoră, vaporul *„bun"* sub pavilion strein,, am debarcat la hotel „Metropol". Camera o plăteam fiecare 300 lei zi cu noapte, cu toate că mai totdeauna dormeam în altă parte. Masa o luam la „Luther" în compania „micilor aliate" cum le spune Claude Farère.

Sărmanul Virgil văzând cum arunc miile și lirele în dreapta și în stânga încerca să protesteze, căutând să mă convingă să închiriem o cameră modestă unde am plăti mai puțin, iar masa să o luăm la un birt economic. Insă eu, cari niciodată n'am fost sgârcit cu stomacul, nici nu vream să aud. Nu dormisem eu 14 zile în șir, pe Biscaia, în buncherul de cărbuni ? Nu mâncasem eu 30 și ceva de zile galeți și carne sărată ? Mă simțiam bine pe saltea de lână și la „Luther" și n'aveam poftă să părăsesc niște plăceri abia cucerite. Convins de argumentele mele și fiind o fire ușor de influențat, Virgil nu mai spunea nimic și s'a lăsat condus de mine, așa de bine, încât la sfârșitul celei de a doua lună nu mai aveam fiecare decât 1000 lei, iar vaporul *„bun"* tot nu apăruse.

Când am făcut această descoperire puțin înveselitoare, eram tocmai după o noapte albă. Să-mi fi spus cineva că arde „Metropol" nu mi-ar fi părut rău și n'aș fi ridicat un deget ; dar această descoperire avu darul să mă trezească brusc și să cuget cu amărăciune despre deșertăciunea măririi. Mă chinuia grozav, gândul banilor trecuți în buzunarul cârciumarilor și poșetelor ispititoare. Am plecat, eu omul cari veșnic plec și mă întorc, în căutarea unei camere modeste și a unui birt cu multe muște ; în fine se puneau în practică sfatul lui Virgil, pe cari-l dăduse cu atâta timiditate cu două luni în urmă. Cameră am găsit în Țigănie cu 300 lei lunar, iar birt economic, fără pic de osteneală vis-a-vis.

Bagajul, firește mic, cum îl are ori și ce marinar care se respectă, nu ne-a produs nici o cheltuială în plus, dar a procurat prilej lui Virgil să-și descarce focul dela inimă. Spunea cu năduf, că de așa prieteni cheltuitori a avut parte de câte ori s'a debarcat, că altă dată n'o să se mai las „condus" de așa prieteni și așa mai departe.

---

uns, prinderea rațelor, bătae de flori și serpentine. Seara a urmat un mare bal cu surprize, artificii, focuri bengale.

MANGALIA

Serbare a s'a desfășurat în port, conform programului. Suma de 300 lei rezultată din vânzarea biletelor de intrare, s'a cumpărat gustări pentru elevii și elevele școalelor.

SULINA

La ora 17.30', la cazinoul dela Plaja Mării, s'a oficiat slujba religioasă pentru sfințirea apelor, de către preotul Paroh S. Vârgolici, răspunsurile fiind date de corul catedralei creștine ortodoxe române, sub conducerea d-lui maestru Sever Tănăsescu.

S. Sa Preotul S. Vârgolici, parohul Bisericii Catedralei ortodoxo-române și cenzor-supleant în comitetul de conducere al secțiunii Sulina a L.N.R., delegat de secțiunea noastră, a vorbit, în fața asistenței destul de numeroase, despre importanța zilei.

S'a desfășurat apoi următorul program :

I) *Producțiuni școlare.*

a) Declamări și recitări în legătură cu apa, la cari s'au distins eleva Bondar Ana din clasa VII-a dela școala de industrie casnică a Femeilor Ortodoxe Române,, Filiala Sulina, și elevii : Cârlan Ion și Martin Ion dela școala primară de băeți.

b) Cântecele „Pescarul" și „Marșul Regal", au fost executate de corul gimnaziului „Marele Voevod Mihai".

II) *Producțiuni sportive.*

Marinarii Stațiunii Navale Sulina și marinarii de pe șlepurile armate, conduși de d-l Locot. Popovici Eneea, au executat pe plajă, în fața cazinoului :

1) Curse de viteză pe distanța 100 metri ;
2) Alergări în cârcă pe distanța 100 metri.
3) Stafeta învârtită pe distanța 100 metri.
4) Cavalerii de Malta.
5) Tragerea parâmei.

La această măreață serbare au luat parte Comitetul de conducere al Secțiunii Sulina a Ligii Navale Române, în frunte cu Vice-Președintele său, numeroși membri activi ai Secțiunii noastre. autoritățile civile și militare, elevii și elevele școale de industrie casnică, elevii și elevele Gimnaziului, elevii și elevele celorlalte școli din localitate, precum și un numeros public.

Serbarea s'a terminat la ora 19.

Bietul băiat își dăduse în sfârșit seama de proasta administrare a fondului. Văzând că eu nu răspund nimic, ceiace însemna că mă recunosc vinovat și că-mi pare rău de nechibzuința făcută, începu să mă mângâie, spunându-mi să las dracului supărarea, că o să vină „vaporul *„bun"* sub pavilion strein, că de aceia sunt bani ca să fie cheltuiți ș. a .m. a. Cu toate acestea eu tot nu mi-am descrețit fruntea, blestemându-mă pentru nesocotință, gândind că am fi putut trăi foarte bine 1 an de zile amândoi. Atunci Virgil, bunul Virgil, dee-i Dumnezeu sănătate acolo unde o fi, scoase 3000 lei păstrați cu sfințenie numai să mă vadă zâmbind.

Amicul bun și drag al cărui suflet n'a putut să acapareze pofta de arginți, mult doresc să știu unde rătăcesc pașii tăi ? Sufletul meu îmi spune că nu ești mort ! Imi mai spune că te afli îmbarcat pe un vapor *„bun"* sub pavilion strein (vaporul, în așteptarea căruia am cheltuit 60.000 lei și 40 lire sterline și care n'a sosit niciodată). Dumnezeul marinarilor (noi avem un Dumnezeu al nostru) o să facă să ne întâlnim vreodată în cine știe ce coltișor de pământ ! O să căutăm un hotel „Metropol" și am să-ți încredințez ție fondurile spre administrare, poate o să fii mai priceput ! Amin.

A treia zi după instalarea noastră la noul domiciliu, rătăceam prin port. Vapoare erau puține. Invățat să muncesc din greu, mă simțeam foarte rușinat, plimbându-mă ca un leneș, printre hamali cari năduseau. La dana No. 2 era acostat vaporul englez „Bukingham"; parcă'l văd și acum. Avea cam vre-o 9500 tone și era de o curățenie exemplară, nici nu-ți venea să crezi că este pus în mișcare cu cărbuni. Venise dela Galați ca să complecteze caricul la Constanța ; pe covertă avea îmbarcate butoaie cu smoală și câteva vagoane de scânduri. Cu „Siretul" transportasem mai în fiecare cursă, pentru Marsilia butoaie din acestea, așa că eram sigur că acest „Bukingham" o să atingă Franța.

Convocând pe Virgil la o consfătuire am căzut de acord să ne schimbăm „camera modestă" pe cari de abia o „navlosisem" cu buncherul vaporului englez. C'un zel vrednic de ceva mai bun, am fugit numaidecât acasă, am făcut buccea hainele bune, cele albastre pe noi și când lucrătorii au părăsit vaporul, ne-am stecurat și noi în vapor.

In momentul când scoboram în buncherul de cărbuni, mi s'a părut că bucătarul vaporului ne-a observat. Din cauza aceasta am mers până în fund și am făcut o baricadă de bolovani, încât era foarte greu ca să pătrundă cineva până la noi. In adevăr nu m'am înșelat ; tocmai terminasem baricada, când spre groaza noastră, apar 3 focari însoțiți, după cum am aflat mai târziu, de șeful mecanic. Doi focari aveau șlaifere lungi de fier iar unul lampă de mână electrică. Bucătarul ne trădase și Comandantul dăduse ordin să se controleze buncherul. Infigeau cu șlaiferul în cărbuni și luminau în toate colțurile. Ne făcusem mici și de abia îndrăzneam să respirăm. Eu înțeleg binișor englezește, așa că am răsuflat ușurați când am auzit pe șeful mecanic spunând că ar fi imposibil după atâtea împunsături să stea cineva ascuns.

Am făcut „dormitorul" ceva mai comod, am îmbărbătat pe Virgil, cu toate că și eu aveam nevoie de așa ceva, și cu credința în zeul celor ce călătoresc în cărbuni, cu nepăsarea celor 20 ani, am adormit. N'am auzit când a părăsit vaporul portul Constanța, căreia la plecare nici o singură privire nu i-am aruncat, Constanța pe cari o părăseam fără părere de rău, ba chiar cu bucurie, malurile tale înverzite de multe ori le-am regretat în rătăcirile mele !

Trecuse două zeci și patru ore dela plecarea din Constanța când foamea, acest monstru cari n'are naș decât „mâncarea", își cerea dreptul. Cum nu posedam nici un dram de pâine sau apă și căldura din buncher ne făcea o sete grozavă, amuțisem amândoi, rumegând aceleași gânduri negre.

Pe lângă dorința arzătoare de a ajunge în Franța, unde speram să ia sfârșit necazurile cari de abia începuse, mai doream acum puțină pâine și multă apă. Ce mai animal este și omul ! Sub influența foamii nu-i capabil să gândească altceva decât „mâncare". Mesele dela Luther, îmi erau veșnic înaintea ochilor și parcă aveam necaz pe „aliatele" cari se înfruptase din ele și cari azi, poate mănâncă cu alții.

Intre insulele grecești n'aveam curaj să ieșim afară de frică să nu ne expedieze cu vre-o barcă la prima insulă. Am răbdat 4 zile și 4 nopți și am ieșit tocmai în dreptul Siciliei, când vorba legendarului țigan „ne învățasem să răbdăm de foame".

Parcă nici nu ne mai era foame. Cărbunarul cari ne-a zărit prima dată a scăpat lopata din mână de uimire. Arătam amândoi ca două fantome negre. Trași la față, nebărberiți, negri de cărbuni și Virgil sprijinit de brațul meu ! Omul cari se speriase așa de rău era un estonian înalt, blond, pe a cărui față se zugrăvea bunătatea inimii și mila pentru aproapele căzut în nenorocire. Avui bănuiala și mai târziu certitudinea că și acest colos bun, a trecut prin nenorociri mai mari ca noi.

A fugit la prova și s'a întors cu, pâine, marmeladă și o căldare cu apă. Străluceau ochii albaștri pe fond blond, de bucuria de a fi făcut bine și de plăcerea mare a privi la doi înfometați săturați prin el.

La urmă ne recomandă, ca atunci când o să fie conduși în fața comandantului să cerem mâncare mai întâiu, ca să nu-l băgăm în bucluc. Ca informație suplimentară, ne spune că d-l comandant este un bețiv convins căruia nu-i lipsea sticlă de „Gin" din buzunar, lucru ce-am observat și noi imediat când am fost în fața lui. Ca'n totdeauna era beat și avea poftă de boxat. N'am putut primi provocarea lui, cari mi se adresa mie, motivând refuzul, prin „foamea" pe cari am făcut'o 4 zile. Dintr'un „all right" al lui am înțeles că o să mâncăm imediat, ceiace s'a întâmplat după 10 minute. Am mâncat cu lăcomie exagerând chiar, după sfaturile bunului Estonian.

După ospățul copios, am fost din nou aduși la comandant cari se informă ce națiune suntem și unde vrem să debarcăm.

Am spus că vrem să mergem la Marsilia și că suntem „Roumenien" ceiace'l făcu să rânjească satisfăcut în lulea, văzând c'am fost rău informați. Vaporul nu mergea la Marsilia, ci la Bremen și nu atingea decât Oranul două-trei zile pentru a face cărbuni. După aceia a dat ordin să fim puși să lucrăm dela 5 dimineața până la 8 seara, ca altă dată să nu mai călătorim clandestin și să băgăm vapoarele în bucluc. Tot echipajul era înfuriat contra noastră, din care cauză am dormit tot în cărbuni însă sătui și mai siguri pe ziua de mâine.

Dimineața vine timonierul la ora 5 să ne scoale la lucru, mișcându-ne cu piciorul. Dacă ar fi procedat omenește, ieșeam la lucru, însă felul lui de a se purta m'a înfuriat și am pus mâna pe un bolovan de cărbuni, iar Virgil m'a secondat ; n'a fost nevoie însă, timonierul în-

spăimântat, ajunsese afară şi de acolo ne ameninţa.

A raportat ofeţerului I, Comandantului, însă am refuzat să lucrăm până la ora 8 şi până nu mâncăm.

Aşa s'a şi întâmplat. La ora 8, după ce am mâncat, pe mine m'a trimis la prova, iar pe Virgil la pupa să curăţim vinciurile.

Până la Oran am curăţit eu 4 vinciuri şi Virgil 4 şi le-am şi vopsit. Era lucru pentru mai mulţi oameni, însă noi, cari nu mai muncisem de mult, l'am făcut bine şi'n timp scurt, ceiace-l făcut pe comandant să ne cinstească cu „Gin", să se arate binevoitor şi să ne promită o debarcare uşoară fără amestecul poliţii.

Am ajuns la Oran dimineaţa, când ieşea soarele din pământ ; căldura făcea să se ridice din nisip o aburealâ uşoară cari făcea coasta să fie neclară, parcă ai fi avut în faţă cartea nesigură a vieţii.

Comandantul ne-a dat câte 200 fr. frz. regretând că nu atinge Anversul, unde ar debarca 2 oameni şi ne-ar îmbarca pe noi. Incă odată s'a adeverit sufletul bun al marinarului. Acest comandant anglo-saxon care aproape eram să-l băgăm în belea, la plecare ne plăteşte.

Am coborît într'o barcă, şi am plecat la ţărm ca doi membrii din echipaj cari au de gând să se întoarcă înapoi ; barcagiului am rămas datori să-i plătim la înapoiere, fiindcă n'avea să schimbe 100 fr. fr. Poate şi azi mai aşteaptă, arabul cetăţean francez, credincios a lui Mahomed, care spera la înapoiere să capete şi un bacşiş.

Fiindcă arătam binişor, am descins la primul hotel ce am văzut în cale, pe al cărui frontispiciu se lăfăia firma: „Metropol" cari devenise pentru mine : Mane Tekel Fares.

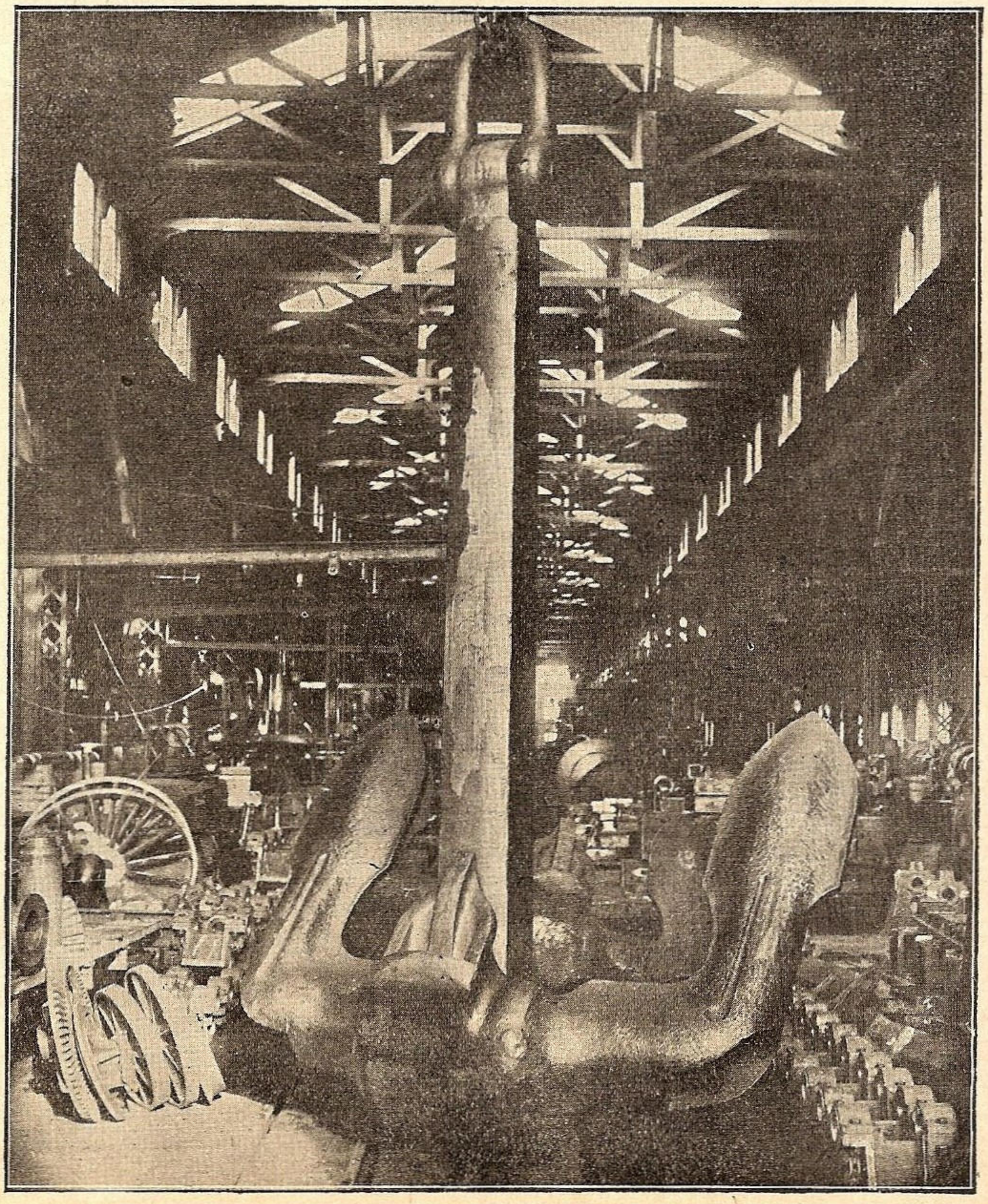
Ah ! Oran şi în tine a rămas o părticică din sufletul meu atât de sbuciumat ! Poate n'aş mai fi mustrat de conştiinţă dacă aş fi sigur că Virgil nu se află acolo şi nu rabdă de foame !

Dece nu mai am 20 ani, să mă ascund în cărbunii primului vapor şi să debarc, ori cum ar fi dar să debarc la Oran ! Experienţa îmi spune însă, că odată ajuns acolo, am să doresc cu aceiaş înfocare Bărăganul unde m'am născut şi care-i tot aşa de înşelător ca marea ! Basta ! Suflete veşnic nemulţumit şi cari nu ştii ce vrei Inimă cari baţi cu aceiaş intensitate pentru Oran şi Bărăgan ! Rămâi aci unde te-a ţintuit reumatismul şi deziluziile !

GHEORGHE ŞINCAN

REŞIŢA

MATERIALE
PIESE
şi
PĂRŢI
pentru
CONSTRUCŢII
NAVALE

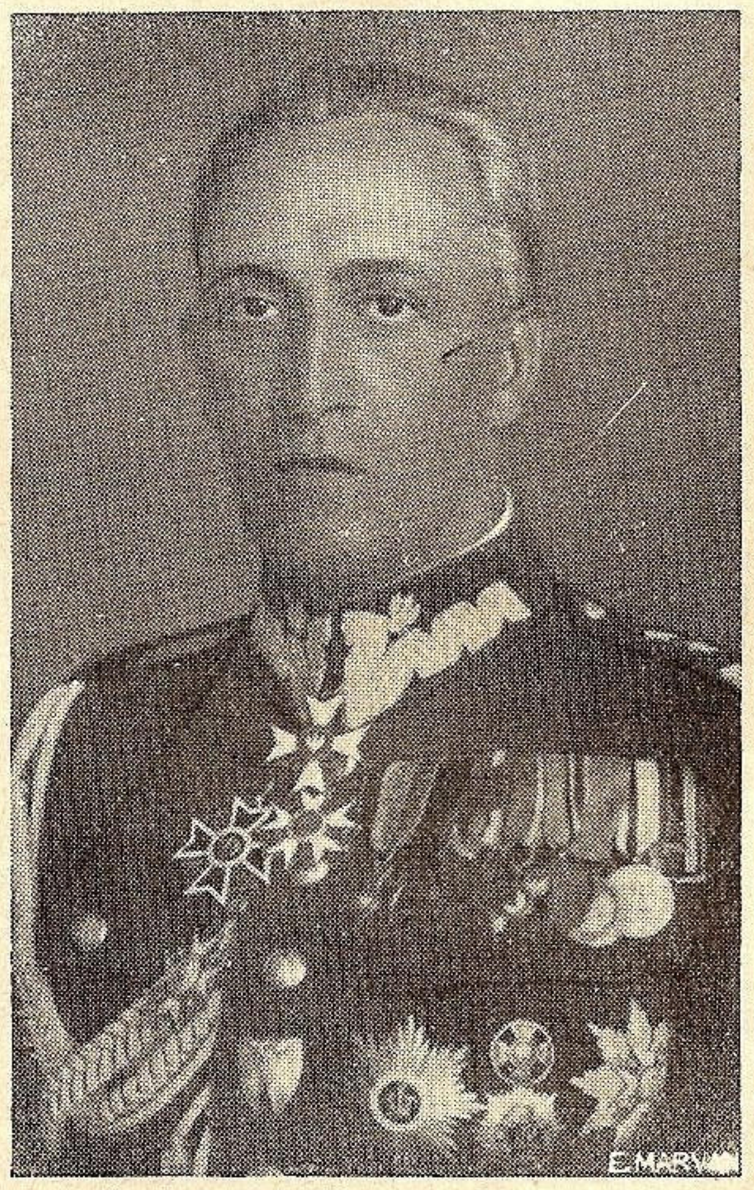


N E C R O L O G

† Generalul Orlicz Dreszer

Intr'un năprasnic accident de aviaţie şi-a găsit moartea generalul de divizie polon *Orlicz Dreszer,* preşedintele Ligei Navale polone (Liga Morska i Kolonjalna). Fatalitatea a făcut ca acest general de *cavalerie* şi inspector general al forţelor *aeriene* să se prăbuşească din văzduh în *apele* Balticei, pentru apărarea căreia fusese ales în fruntea Ligei Navale. A murit în apa lui dragă !

Am avut prilejul să-l cunosc personal cu prilejul zilei mărei (Zwieto Morze) polone care se serbează la 29 Iunie. Tânăr,— n'avea decât 47 ani,— vioi, afabil, energic, croit la şcoala muncii şi a sacrificiului pentru ţară a marelui Pisuldski, — numai privindu-l îţi dai seama de valoarea insului, — iar acum de valoarea pierderei pentru Liga Morska, pentru marina polonă, pentru naţiunea polonă.



Liga Navală Română, strâns legată de cea Polonă prin sentimente dovedite de ani, deplânge această prematură lovitură a soartei şi ridicând ochii spre cer, se roagă ferbinte ca exemplu dat de cel plecat să fie pildă vie celor ce-l vor urma.

Fie-i ţărâna uşoară !

† Generalul M. Alevra

Incă un membru devotat al L.N.R. care se stinge ! Un suflet ales, un om de caracter, o minte împodobită de o înaltă cultură.

Născut la 1871, e promovat ofiţer de artilerie în 1891, după strălucite studii în străinătate. Absolvent al şcoalei de război, ajunge mai târziu profesor.

In timpul războiului de întregire e subşeful marelui stat major, ajutorul d-lui Mareşal Presan.

Retras din armată în 1922, desfăşură o întinsă activitate în literatura militară. A fost ministru de comunicaţii sub guvernul Maniu.

Crescut la principiile de colaborare a armelor, a iubit cu înflăcărare marina, înscriindu-se ca membru în Ligă încă dela întemeere.

Domnul să-l odihnească !

Moartea unui veteran marinar

S'a stins din viaţă, la Sulina, după o lungă suferinţă, bătrânul *Spiru Baracioglu,* fostul şef pilot al Comisiunii Europene a Dunării şi decanul funcţionarilor ei. In dimineaţa zilei de 4 Iunie, când Spiru Baracioglu şi-a dat obştescul sfârşit, sufletele tuturor Sulinenilor s'au umplut de mâhnire la auzul tristei veşti ! S'a dus dintre colegii săi piloţi acest suflet ales, nobil şi blând, care desinteresat, a dat îndrumări şi sfaturi tuturor elevilor săi — astăzi piloţi — trecuţi prin mâna sa de adevărat şi desăvârşit maestru.

Baracioglu Spiru s'a născut în oraşul Trebizonda (Asia Mică). A intrat încă de mic copil la C. E. D. şi războiul de la 1877 îl găseşte comandant pe ETNA, vapor care făcea cursa Sulina-Varna-Constantinopol, deservind interesele Româno-Ruse.

In cursul lungei sale vieţii a luat parte la toate evenimentele importante ce s'au perindat la Gurile Dunării : Descălecarea primilor *dorobanţi* la 1878 sub comanda *Colonelului Ghica,* l'a găsit în Sulina. O afinitate atavică, datorită obârşiei îndepărtate a familiei sale, l'a îndemnat imediat, împreună cu eliberarea Dobrogei, să opteze pentru cetăţenia română. Bun marinar, îndrăgostit de elementul apei în jurul căreia trăia, a dat probe, în cursul lungei sale cariere de pilot şi şef pilot, de un curaj excesiv, când era vorba de a se avânta pe marea înfuriată pentru salvarea naufragiaţilor, şi are la activul său multe fapte măreţe în acest domeniu, de pe urma cărora a fost onorat cu multe distincţiuni şi ordine româneşti şi streine.

Barba(Moş) Spiru zis şi lup de mare, este acela pomenit atât de des în schiţele, nuvelele şi chiar în romanul *„Europolis"* de către Jean Bart. Ţi-era mai mare dragul să stai şi să-l asculţi povestindu-şi viaţa atât de bogată în isprăvi şi peripeţii ! In primăvara anului 1879, Barbu Spiru îşi trece cu succes examenul şi este confirmat pilot de bară. In 1896 el pilotează vaporul care transporta de la Odessa spre ţară, prin Sulina, pe Principele Ferdinand şi Augusta Sa soţie, cari se înapoiau de la Moscova unde luase parte la încoronarea Ţarului şi Ţarinei Rusiei. In anul 1900 el este confirmat şef pilot de bară.

Una din cele mai recente povestiri ale sale, merită cu această ocazie, să fie reamintită ;

In anul 1918 apare în rada Sulinei, o măreaţă navă de război engleză. Era crucişetorul *Cardiff,* care venise şi ancorase la Sulina, fără ca cineva să cunoască rostul prezenţei sale. Era natural, ca bătrânul „Barbu Spiru" să conducă vasul măreţ prin greutăţile de pe atunci ale strâmtorii Gurei Sulina ! Nava de război este adusă în port şi după 2 zile apare din amonte siluieta vasului nostru poştal *Principesa Maria,* care contrar uzului acostase alături de nava de război engleză. Lumea se nedumerea de acest eveniment, care totuşi marca o dată importantă în istoria Europei ! ! ! Se proceda la transbordarea unui personaj, care după exemplul celor petrecute aevea în ca-

nalul Mânecii, se preda prizonier Marei Britanii ! Era ultimul împărat al Austro-Ungariei, ultimul Habsburg, Carol al II-lea, căruia i-a fost sortit să vază desmembrarea Țării sale !

Un singur civil a trăit aceste clipe impresionante, fiind martor la predarea și primirea, din partea unor ofițeri de marină englezi, a unui prizonier atât de ilustru, era Barba Spiru Baracioglu. După *Bellerophon* cu Napoleon cel Mare, nava *Cardiff* primea atunci pe al doilea monarh sdrobit, pe Impăratul Austriei.

La plecarea din port a navei, lungimea portului nu permitea întoarcerea crucișetorului pentru a putea părăsi portul și a se îndrepta la mare ! Barbu Spiru, faimosul șef pilot Baracioglu, pune mașinele înapoi și scoate nava la mare mergând numai cu pupa prin canalul Sulina, care, după cum am spus, era greu de trecut și în mersul normal al vaporului, adică cu prova înainte. Ca de obicei, comandantul navei militare îi întinde uzuala gratificație

ce se acordă piloților în atare cazuri ; Barba Spiru refuză acest drept al său, rugând pe Comandant, în englezește, să transmită respectoasele sale salutări ministrului delegat englez în C. E. D., pe atunci Sir John Baldwin. Comandantul navei impresionat și în dorința sa de a-l răsplăti, ceru guvernului englez răsplata vredniciei sale. Această cerere se putea foarte ușor îndeplini, căci acest comandant, anume însărcinat pentru misiunea gingașă pe care o îndeplinea, nu era alt cineva decât o rudă foarte apropiată a familiei regale engleze. Intr'adevăr, Spiru Baracioglu a fost imediat numit șef pilot onorific pe viață, cu toate avantagiile inerente acestui titlu — unic în analele C. E. D.

Defunctul a mai fost onorat și de interesul ce-i purta Regele Carol I. Vorbăreț din fire și cu îndeletnicirea sa sui-generis de graiu curios, a știut, de multe ori să descrețească fruntea austerului rege cu povestirile sale atât de plăcute în jurul evenimentelor trăite în cursul lungei sale vieți.

Ajuns la adânci bătrâneți, Barbu Spiru era iubit și venerat atât de Sulineni cât și de toți acei streini cari l'au cunoscut. Amiralii noștri de astăzi ai Marinei regale și-l amintesc, desigur, de pe timpurile când au păsit pentru prima oară în cariera lor de marinari. Bun îndrumător el a știut să-și câștige dragostea și stima tuturor marinarilor noștri, cari pe atunci se avântau pe marea necunoscută lor, cu oarecare sfială — naturală de alt fel.

Spirul Baracioglu a fost pionerul, promotorul yachtinului românesc. In anii când nu se cunoștea mai de loc acest sport, el își construește o barcă puntată, cu o velatură bogată și singur, singurel, s'a avântat de la Sulina în linie directă până în portul Samsun din Anatolia. Apoi s'a avântat spre Cospoli, a traversat Marea de Marmara, ajungând la Pireu, unde și-a lăsat bărcuța lui *„Sofia"*, înapoindu-se la Sulina numai cu pavilionul trei-culori, care în tot timpul acestei călătorii îndrăsnețe a fâlfăit la creștetul catargului.

Raidurile sale îndrăsnețe din anii 1895, 1902 și 1904, au fost de alt fel frumos descrise în revista Ligii Navale Române „România Maritimă și Fluvială", actualmente revista „Marea Noastră".

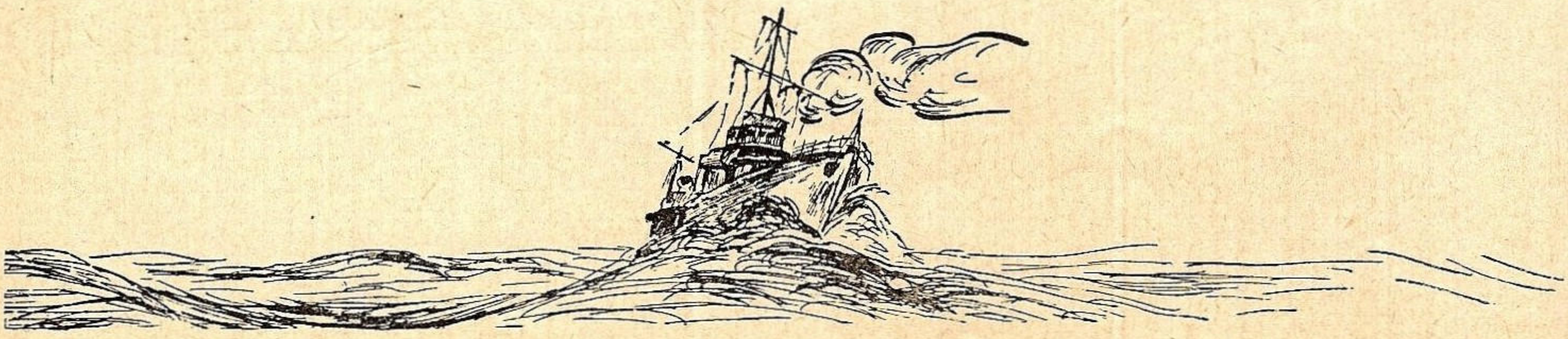
Viața lui bogată s'a stins într'o frumoasă dimineață de Iunie, într'o frumoasă zi insorită, când toată suflarea Sulineană a putut să-i urmeze carul mortuar. Astăzi *Barba Spiru* s'a strămutat cimitirul „din marginea mării", ascultând pentru eternitate sbuciumul valurilor, sunetul sirenelor de pe vapoare și plutind cu sufletul său curat pe întinsele unde ale Mării pe care în viață a stăpânit-o !

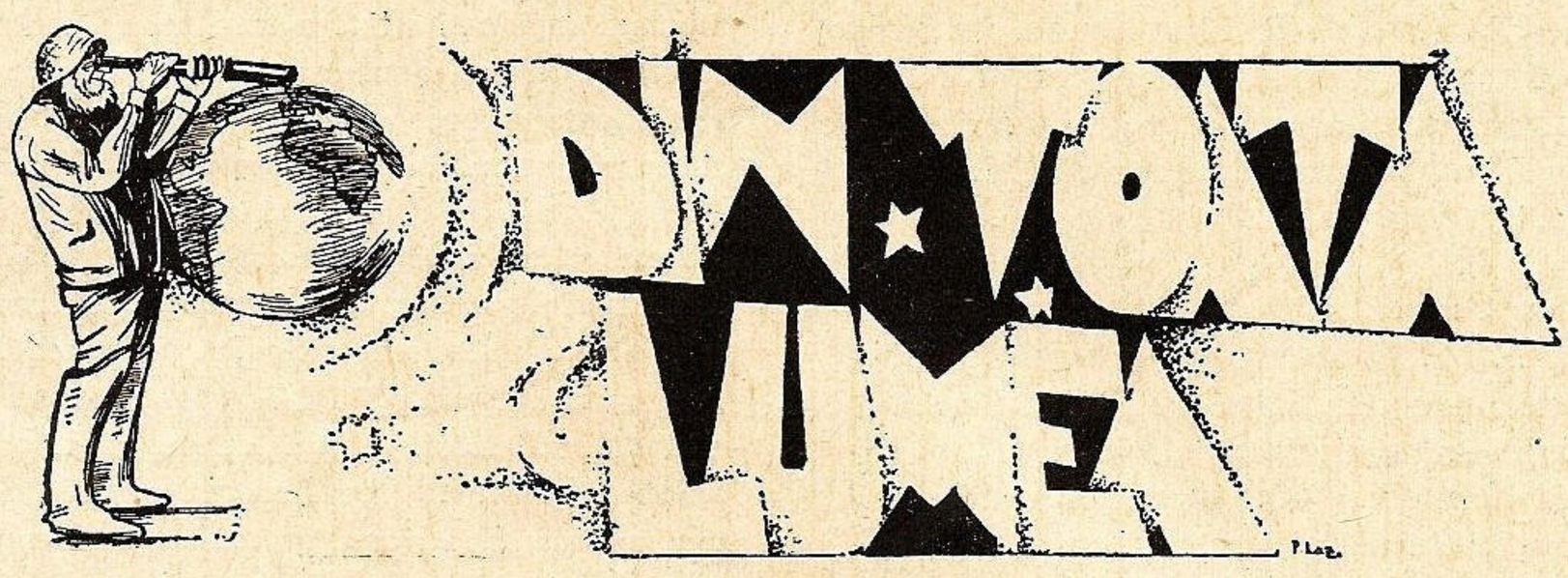
Onorurile militare ce s'au desfășurat la înmormântarea acestui om de bine, au fost o răsplată demnă a meritelor sale.

Marinarii noștri pierd prin el un precursor și un bun îndrumător către frumusețile carierei lor, noi Sulinenii pierdem un venerabil bătrân, un cetățean loial !

Fie-i țărâna ușoară !

Sever Tănăsescu
Profesor de Muzică la Gimnaziul Sulina,
Membru activ al Secțiunii Sulina a L.N.R.





Liga Morska Kolonjalna

Din partea Ligii Maritime și Coloniale poloneze primim următoarea dare de seamă :

Liga Morska datează din 1918, când purta 'modestul nume *„Bandera Polska"* și numărul membrilor fondatori era de 25.

Desvoltarea organizației a mers cu pași repezi, dovedindu-se că idea era înțeleasă de întreg poporul polon, ale cărui interese, sentimente și tendințe le reflecta.

Astfel în 1929 numărul membrilor se ridicase la 44.000, ca în 1933 să se urce la 200.000 iar în 1935 să ajungă la 500.000 !

L. M. C. cum i se zice pe scurt a desfășurat activitatea atât în Polonia, cât și în centrele locuite de polonezi.

Numărul secțiilor se ridică la 1536. Secțiile sunt grupate pe județe, acestea pe voevodate, în număr de 16, lucrând toate sub directiva direcției generale din Varșovia.

Membrii sunt clasificați în trei grupe, după cotizația lunară de la 0,10 la 1 zlot (de la 2 la 20 lei). Fondurile de cari dispune Liga pentru realizarea planurilor ei în diferite domenii de activitate provin numai din cotizații. Bugetul pe 1935 a fost de 2.127.000 zloți (40.254.000 lei, *peste patruzeci milioane*. N. R.). In afară de fondurile speciale ale apărării militare și ale acțiunei coloniale.

Programul se realizează condus de următoarele secții ale Centralei din Varșovia :

1) Apărarea Maritimă.
2) Colonială.
3) Maritimă.
4) Navigația Fluvială.
5) Tineretul.
6) Publicațiile.
7) Biblioteca și Muzeul.

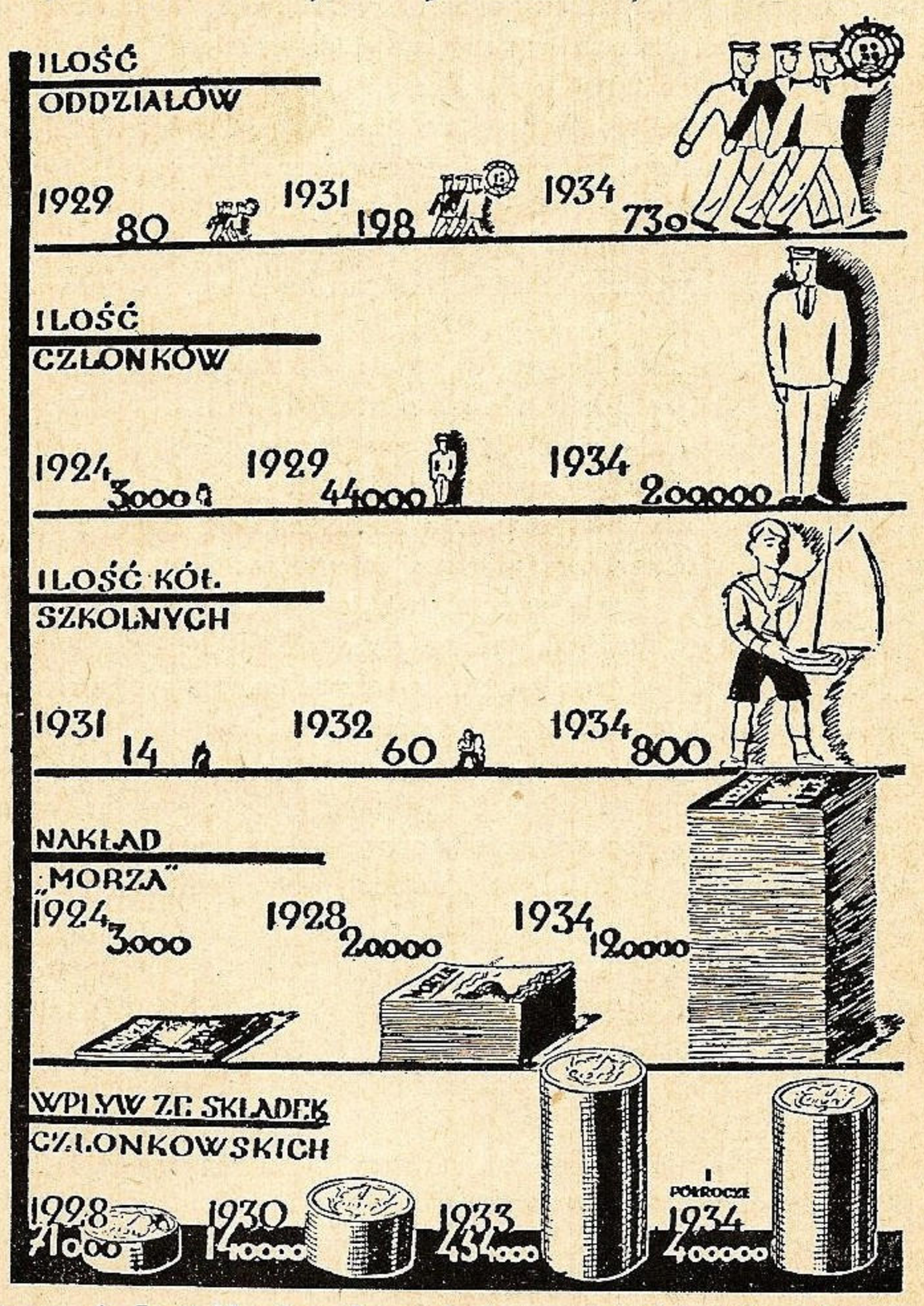
In ceiace privește activitatea secției apărării Maritime, ea constă în a populariza rolul și importanța marinei de război și să adune fonduri pentru construcția de nave militare. Fondul acesta numit Fondul Apărării Maritime (F. O. M.) a atins la 15 Iunie 1936 cifra de 4.062.448,24 zloți (81.249.965 lei).

In ceiace privește tineretul trebue să subliniem deosebita atenție ce s'a dat acestei probleme. Rezultatele sunt foarte mulțumitoare, ideile lansate de L. M. C. fiind îmbrățișate cu un entuziasm viu și sincer de tinerile inimi și minți. Membrii învață să cunoască și să iubească marea petrecând vacanțele în tabere maritime organizate anual de ligă pe tărmurile Balticei, a diferitelor locuri sau la cursuri speciale în cari învață principiile artei nautice.

Prin publicațiile sale Liga popularizează problemele maritime și coloniale în publicul polon. In afară de numeroase cărți și broșuri. Liga publică patru reviste lunare: *MORZE (Marea)* cu un tiraj de 145.000 exemplare ; *SZKWAK (Furtuna)* cu un tiraj de 40.000 ; *POLSKA NA MORZU (Polonia pe mare)*, tiraj 210.000 ; *SPRAWU MORSKIE I KOLONJALNE (Chestiuni maritime și Coloniale)*, tiraj 3.200.

Secția colonială face propagandă în jurul următoarelor probleme :

1) Nevoia să se obție pentru colonizare teritorii.
2) Desvoltarea relațiilor comerciale cu țările de peste ocean.
3) Desvoltarea așezării poloneze în țările coloniale.



Progresele Ligii Morska ; de sus în jos : numărul secțiilor, al membrilor, grupuri școlare, tirajul revistei și veniturile din cotizații până în 1934.

4) Drepturi egale pentru Polonia cu celelalte țări, în cazul când problema materiilor prime va fi definitiv aranjată prin instituții internaționale.

Din cele mai de sus reese că Polonia, cu o eșire la mare îngustă doar de 60 km. are totuși o puternică Ligă Navală.

Că bugetul L. M. C. se ridică la 40 milioane, pe când al L. N. R. abia depăşeşte o jumătate de milion. Că fondurile pentru Apărarea Maritimă a trecut de 80 milioane, pe când cheta L. N. R. abia trece de 100.000 lei.

Să fie polonezii mai patrioţi de cât noi ?

NU !

Românul aşteaptă totul dela stat, — Polonezul a înţeles că el trebue, prin L. M. C. să vie în ajutorul Statului, pentru construirea de nave de război şi comerciale. Nu voi uita scenele văzute la Warşovia şi Gdinya când publicul se bătea să-şi depună obolul în cutiile purtate atât de doamne din societate cât şi de sergenţii de stradă. La noi.. când apare cheta, fug toţi ca potârnichile.

Cele e mai sus să ne fie ca o pildă şi să dovedim înţelegerea datoriei cu prilejul zilei Marinei.

MORSKI SGOVOR

Programul de activitate al Ligii navale naţionale bulgare pe anii 1956—1940.

Programul de mai jos a fost votat în a XII-a adunare generală a Ligii, ţinută la Varna în zilele de 1, 2 şi 3 Noembrie 1935,

I. Tratatele de pace au luat forţelor armate bulgare posibilitatea de a se desvolta paralel cu acelea ale vecinilor. Flota de război a Bulgariei a fost distrusă în întregime şi pe mare ţara e lipsită de apărare. Azi, când tratatele de pace au fost violate oficial, cu consimţământul tacit al tuturor puterilor, Liga Navală naţională bulgară socoteşte de prima ei datorie să semnaleze marele pericol căruia e expusă ţara dezarmată şi de aceea, luptă pentru :

1. Restabilirea dreptului Bulgariei de a se înarma şi de a se apăra.

2. Creiarea unei flote de război bulgare în Marea Neagră şi pe Dunăre.

3. Inzestrarea flotei bulgare cu vasele şi instalaţiile necesare, potrivit desvoltării actuale a tehnicei marinei de război.

4. Desvoltarea serviciului de informaţii, comunicaţii şi de ajutor pe litoral, în legătură cu apărarea naţională.

5. Ridicarea la nivelul necesar a serviciilor depe litoral în legătură cu aprovizionarea, repararea şi întreţinerea flotei.

Intrucât situaţia ţării e strâmtorată, Liga se va adresa publicului, pentru strângerea fondurilor necesare realizării flotei de război.

II. Liga navală va continua să activeze cu energie pentru realizarea dreptului Bulgariei de a avea acces sigur şi liber la Marea Egee, şi va întreţine trează opinia publică în această chestie vitală.

III. Liga Navală va stărui pe lângă organele respective, ca să acorde cea mai serioasă atenţie propagandei străine ce se face pe litoralul nostru, şi să-i dea tot concursul pentru înlăturarea acestui pericol.

IV. Liga Navală va continua să stăruie pe lângă ministerele respective şi Sfântul Sinod, ca, la numirea şefilor de autorităţi, învăţătorilor şi preoţilor în localităţile depe litoral, să se facă o selecţiune strictă şi să se numească numai bulgari cu conştiinţa naţională trează.

V. Liga Navală va cere să se interzică întrebuinţarea limbilor străine la autorităţi şi în locuri publice, pe litoral şi pe malul Dunării, iar funcţionarii publici, judeţeni sau comunali, cari n'ar respecta această dispoziţie, să fie concediaţi.

VI. Pentru întărirea şi orientarea ideii navale bulgare, care va fi în stare să desvolte politica navală naţională potrivit nevoilor noastre Liga va continua sforţările pentru gruparea într'o singură instituţie de stat, a tuturor serviciilor în legătură cu marea şi cu Dunărea, servicii care sunt împărţite azi la diferite ministere.

Deasemeni, Liga Navală bulgară va lupta pentru desvoltarea navigaţiei naţionale pe mare şi pe Dunăre ; pentru creiarea treptată a unor căi de comunicaţie fluvială internă ; pentru înzestrarea porturilor maritime şi fluviale cu instalaţiile şi mijloacele necesare manipulării rapide şi eftine a mărfurilor ; pentru luarea măsurilor necesare ca traficul dunărean să nu se facă prin porturi străine şi să se îndrepte spre cele bulgăreşti ; pentru construire de porturi maritime şi dunărene, acolo unde acestea lipsesc şi pentru legarea acestor porturi, cu căi de comunicaţie, de interiorul ţării ; pentru ridiacrea şi îmbunătăţirea populaţiei de pe litoral ; pentru înfiinarea serviciului de hidrografie, meteorologic, semnalizare, salvare şi altele, pentru înlesnirea navigaţiei pe marea Neagră şi pe Dunăre ; pentru creiarea posibilităţii de oprire a vaselor în porturile şi satele mici de pe Dunăre ; pentru creiarea şi desvoltarea unei pisciculturi moderne pe Mare şi pe Dunăre ; pentru îmbunătăţirea învăţământului pescăresc şi luarea de măsuri de încurajare, care ar avea de scop ridicarea pescuitului şi a comerţului şi industriei peştelui.

Spre a împărtăşi societăţii bulgare marile idei de care e condusă, Liga navală naţională bulgară va organiza concursuri privind toate chestiunile culturale şi economice în legătură cu marea, Dunărea şi râurile mai mari din interior. Comitetul de conducere va activa pentru sporiirea numărului membrilor, pentru înfiinţarea unor filiale noui, pentru creiarea unor legiuni maritime şi fluviale noui şi pentru desvoltarea celor existente ; pentru creiarea şi organizarea de colonii de copii la Mare şi a unor staţiuni de odihnă pentru membrii Ligii Navale ; pentru construirea unor băi la mare şi pe râuri.

Eşirea la mare

Din revista „Morski Sgovor" a Ligei navale Bulgare, vedem că şi vecina noastră dela Sud e preocupată de aceleaşi probleme ca şi noi. Astfel în articolul „Să fim atenţi" citim :

Călcarea tratatelor dela Paris s'a făcut. Una după alta, ţările vizate de aceste tratate se liberează de restricţiile ce li s'au impus.

Aceste tratate au fost condamnate să dispară din clipa când s'a văzut că dezarmarea popoarelor nu este decât un basm pentru naivi şi un mijloc pentru asuprirea învinşilor. Intrecerea în reînarmare a învingătorilor a semănat neîncrederea între ei şi a slăbit unirea din fosta lor alianţă militară, făcându-i să-şi caute prieteni şi colaboratori printre cei învinşi. Astfel frumoassa ideie a dezarmării popoarelor a desfiinţat tratatele nedrepte şi a creiat condiţiuni pentru un nou război.

Acum la ordinea zilei e problema abrogării restricţiunilor tratatului dela Lausannes de către Turcia. Singura restricţiune impusă Turciei prin acest tratat, e zona demilitarizată a Dardanelelor şi Bosforului, zonă supusă unui control internaţional, la care ia parte şi Bulgaria.

Accesul Bulgariei spre marea liberă e prin aceste strâmtori.

Bulgaria nu poate să nu primească cu simpatie abrogarea tratatelor de pace, care au creiat pentru ea o situaţie din cele mai grele. Tratatul de la Neuilly i-a recunoscut accesul la Marea Egee, iar tratatul dela Lausannes a deschis Strâmtorile pentru vasele de război ale tuturor ţărilor. Acest regim al strâmtorilor, din punct de vedere militar era în folosul ţărilor mici din jurul mării Negre, întrucât li se garanta un sprijin pe mare din partea aliaţilor lor puternici din afara acestor mări. Inchiderea Strâmtorilor pentru vase de război ia Bulgariei posibilitatea de a primi un ajutor pe mare din afară.

Intrarea unor noui vase de război, achiziţionate de Bulgaria, în bazinul Mării Segre, va fi legată de mari dificultăţi politice, dacă nu va fi complect interzisă. Aceasta e cu attâ mai grav, cu cât Bulgaria n'are flotă de război. Inchiderea Strâmtorilor îi creiază deci o îndatorire nouă : De a rezolva chestia apărării ţărmului său cu mijloace proprii. Bulgaria trebuie să asigure libera trecere a vaselor ei de război, atunci când acestea vor trebui să intre în bazele sale.

Numai dreptul de a avea o flotă de război în marea Neagră i-ar putea asigura libera trecere prin strâmtori, dar aceasta ar însemna violarea tratatului dela Neuilly. Violarea tratatului dela Neuilly ar

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din străinătate

ANGLIA

☐ Primul lord al Amiralităţii este acum *Sir Samuel Hoare*. A luat această însemnată funcţiune în urma demisiunei lordului *Monsell*.

(Le Y. No. 2780).

☐ Crucişetorul de bătae *Repulse*, după o şedere de 3 ani în Arsenale pentru modernizare, a fost pus nî serviciu n Mediterană în locul lui *Renown*. Lucrările au costat nu mai puţin de 400.000 lire adică vreo 300 milioane lei.

Deasemeni, în curând va reintra în serviciu *Royal-Oak*, care este în reparaţie din Iunie 1934 şi a cărui modernizare costă 1 milion lire.

(Le Y. No. 2780).

☐ După ultimele ştiri, crucişetoarele *Caledon, Calypso, Carador, Ceres, Cardiff*, construite în 1917 vor fi vândute ca fer vechiu, conform tratatului dela Londra. Vă amintiţi că două din aceste vase, *Calypso* şi *Cardiff* au fost şi la Constanţa acum câtiva ani.

(Le Y. No. 2780).

☐ Transatlanticul *Majestic*, construit în 1921 (ex. Bismark german) de 52621 tone, şi care înainte de a intra *Normadie* în serviciu, era cea mai mare navă din lume, a fost scos la vânzare ca fer vechiu.

(J. d. l. M. m. No. 900)

☐ Transatlanticul *„Aquitania"*, deşi datează din 1914, a fost menţinut în serviciu după ce a fost renovat. Prin renovare, această navă dă cu uşurinţă o viteză medie de 25 noduri. Acesta e motivul pentru care a fost menţinut.

(J. d. l. M. m. No. 900)

☐ La 25 Iunie, în Camera Comunelor, s'a repus chestiunea construirei unui tunel pe sub Canalul Mânecei.

Guvernul englez, ca totdeauna s'a opus din nou realizărei acestei măreţe lucrări.

(J. d. l. M. m. No. 900)

☐ Regele Eduard al VIII, a luat hotărârea să scoată din serviciu yacht-ul regal *Britania*.

Diferite părţi componente a greementului au fost vândute cu preţuri foarte mari, nu pentru valoarea propriu zisă a lor cât pentru faptul că constituiau relicve scumpe pentru unii amatori şi yachtmani. Coca a fost cufundată în mare în largul insulei *Wight*.

Acest yacht, construit la *Glascow*, în 1893 de către celebrul arhitect naval *G. L. Watson*, a procurat deseori momente de multă plăcere regelui Eduard VII. A luat parte la 589 regate, la care în 231 a eşit primul.

(Le Y. No. 2778).

☐ Camera Comunelor a fost informată că guvernul a aprobat în principiu cererea societăţii *Cunard-White Star* pentru construcţia unui al doilea *„Queen Mary"*. Ridicându-se întrebări dacă înainte de a se aproba această nouă construcţie s'a ajuns la concluzia că exploatarea lui Queen Mary este sau nu convenabilă, s'a răspuns că rezultatele de până acum dau satisfacţie societăţii *Cunard White Star*.

(J. d. l. M. m. No. 899).

FRANŢA

☐ In timpul ultimei călători de întoarcere a transatlanticului *Normadie*, în timp ce ancora la *Southampton*, un avion militar englez s'a ciocnit şi a căzut pe tenga navei.

Pilotul a scăpat cu viaţă şi nu au fost alte victime.

(Le Y. No. 2779).

ST. UNITE

☐ Tot mai insistent se vorbeşte despre construcţia unui transatlantic cu 38 noduri viteză.

Un arhitect naval, ar fi realizat chiar un model. Această navă ar avea 381 m. lungime, 44 m. lăţime, 100.000 tone deplasament, viteza 34 noduri la 268.000 H. P. şi 38 la 380.000 H. P. Chestiunea vibraţiunilor cauzate de elici consstitue o grijă pentru acest arhitect. Acest transatlantic ar da mai multă atenţiune călătorilor cu mijloace modeste decât celor bogaţi. Astfel, s'ar face numai cabine de clasă mică, vreo 5000, cari ar lua circa 10.000 pasageri, cu un tarif mic. Deosebirea ar fi numai la costul meselor.

Puntea superioară ar fi complect liberă, putând servi de platformă pentru avioane în timp de război.

(J. d. l. M. m. No. 901).

U. R. S. S.

☐ Presa engleză informează că Sovietele ar fi decis punerea în construcţie a 8 nave de suprafaţă şi a 15 submarine..

In afară de acestea, s'ar fi terminat fortificarea *Cronstadt*-ului, la care timp de 4 ani au lucrat 10.000 lucrători făcându-l *„Malta Balticei"*.

(Le Y. No. 2780).

---

lăsa însă deschisă şi altă chestie: Dreptul Bulgariei de a eşi la Marea Egee, eşire garantată prin acel tratat şi nerealizată până azi. Când puterile garante sse vor libera de obligaţia de a ne asigura eşirea la Marea Egee, ele nu vor putea să nu recunoască Bulgariei dreptul de a-şi susţine interesele.

Schimbarea repede a situaţiei politice impune Bulgariei o mare atenţie. Repudierea de către Turcia a tratatului de la Lausannes nu e numai un motiv de imitaţie, ci un pas politic cu consecinţe serioase pentru Bulgaria, deoarece închiderea strâmtorilor garantează Rusiei sovietice şi Turciei, care sunt aliate, hegemonia în marea Neagră.

In altul *Bulgaria şi fortificarea Strâmtorilor de către Turcia*, se scrie:

„Direct şi real sunt legate de libertatea strâmtorilor interesele Rusiei, României şi Bulgariei. Primele două sunt aliate cu Turcia şi o vor sprijini în acţiunea pentru fortificarea Strâmtorilor. Fortificarea şi închiderea strâmtorilor vor avea urmări covârşitoare numai pentru Bulgaria, care e legată prin aceste strâmtori de mările libere. Inchiderea strâmtorilor ar putea să aibă şi urmări defavorabile pentru comerţul bulgar, care abia s'a normalizat şi e în continuă creştere".

GERMANIA

☐ Unele ziare engleze comentând tendinţele pe care le are Germania de a redeveni o putere colonială, au afirmat că acest stat va prtinde o flotă mai mare decât cea prevăzută în acordul naval anglo-german.

Luând act de aceste afirmaţiuni ale presei engleze, guvernul german le-a desminţit oficial. (Le Y. No. 2780).

☐ La 30 Mai, aniversarea bătăliei navale dela *Jutlanda,* conducătorul germaniei, *A. Hitler* a trecut în revistă la *Kiel* flota germană. (Le Y. No. 2780).

☐ Se ştie că în Februarie pusese în construcţie un nou crucişetor, denumit până acum prin litera „*J*". Până acum nu se ştie dacă această navă va avea 10.000 sau 6000 tone. (Le Y. No. 2780).

☐ La 13 Iunie, s'a lansat la Hamburg un velier, ce va servi de vas şcoală pentru marina de război germană. (Le Y. No. 2780).

☐ Din informaţiuni culese din presa americană, se spune că şantierele *Blohm & Woss* din *Bremen* şi *Vulcan* din *Hamburg,* au pus în construcţie câteva cargo-uri submersibile de 3000 tone la suprafaţă şi 4500 tone în imersiune. Aceste cargouri ar avea 110 m. lungime, ar putea să ia 1000 tone marfă, şi ar avea o viteză de 20 noduri la suprafaţă şi 12 noduri în imersiune. (J. d. l. M. m. No. 899)

POLONIA

☐ Ziarele germane comentează felul cum s'a desfăşurat „Ziua Mării" la 28 şi 29 Iunie în Polonia, şi discursurile ţinute cu această ocazie de către preşedintele *Ligei Morska,* d. general *O. Dreszer* şi contra amiralul *Swirski.* (J. d. l. M. m. No. 901).

☐ Se remarcă deosebitele sforţări ce se fac spre a se atrage traficul mărfurilor din şi spre Ungaria, prin Gdynia. Tot felul de reduceri şi tarife combinate de căi ferate au fost acordate în acest scop.

GRECIA

☐ Prin programul naval din 1936, guvernul prevăzuse construcţia a 2 distrugătoare. In loc de 2, au pus acum în construcţie în Anglia, 4 distrugătoare de 1500 tone şi 39 noduri viteză, ce vor trebui să fie construite în 2 ani. (Le Y. No. 2780).

BULGARIA

Noul vapor „Rodina"

Bulgaria a cumpărat un mare vas oceanic, pe care l-a botezat „Rodina". Vasul a fost construit în 1922, la Bremen, şi are : Lungimea 115 m. ; lăţimea 15,60 m.; linia de plutire, 7,90 m. ; volumul de încărcare, 9022 m.c. ; capacitatea de încărcare, 6.510 tone ; deplasamentul, 9.630 tone ; viteza 10—13 mile (20—25 klm.); 3 cazane care lucrează cu aburi încălziţi ; o maşină cu aburi de 1700 hp. ; consumă 23—24 tone cărbuni în interval de 24 ore ; poate să ia o rezervă de cărbuni de 2100 tone. (Morski Sgovor).

☐ Comitetul de direcţie al Ligii navale naţionale Bulgare, a hotărât să deschidă o subscripţie publică pentru ridicarea unui monument marinarilor bulgari căzuţi pentru „Patrie".

Din ţară

☐ La 7 Iulie s'a deschis în Cehoslovacia şedinţele Comisiunei internaţionale a apelor în care România a fost reprezentată de un delegat al ministerullui comunicaţiilor şi unul al ministerului de domenii.

☐ La 3 August va sosi în Constanţa pachebotul italian „Roma", de 33.000 tone, care are pe bord excursionişti.

☐ 44.270.076 lei a fost valoarea încasărilor vămei Galaţi în cursul lunei Iunie, adică cu 8.880.769 lei mai mult ca în Maiu.

☐ 143.828.012 lei a încasat vama Constanţa în luna Iunie.

☐ Până în Mai 1936 s'au strâns din contribuţiile patronilor şi a muncitorilor din porturi, lei 7.427.844 lei cu care s'a început construirea unor căminuri de adăpost în Brăila şi Constanţa.

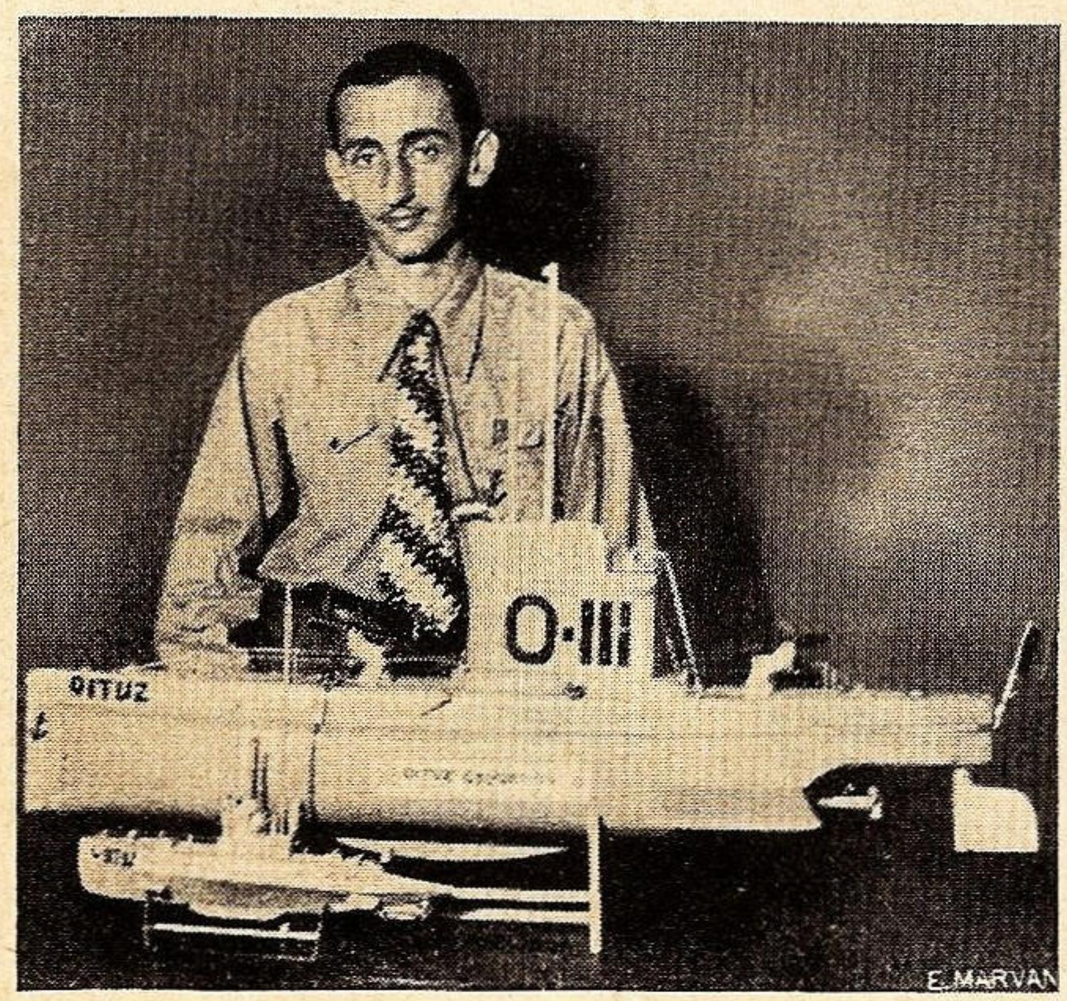
Un inginer naval în faşe

Printre lucrările primite spre a lua parte la concursul anual de literatură, desen şi miniaturi, am avut surpriza să descoperim la un tânăr elev din cl. V a liceului „Profesori Asociaţii" o îndemânare şi răbdare demnă de laudă.

Pe lângă miniatura propusă, pe care a executat-o în chip ireproşabil, tânărul *Oituz Gheorghiu* ne-a prezintat un submarin lurat în lemn lung de 1 m. care ese din comun.

Nu numai exteriorul a fost exact redat, cu elici cari se învârtesc, cu tunuri cari pot trage, cu proector care luminează, cu chioşc al cărui capac se poate deschide, cu periscoape etc. — dar şi interiorul a fost redat în cele mai mici amănunte.

Dacă se ridică puntea superioară, rămânem uimiţi ! Lipsesc doar „liliputanii" cari să ducă viaţa în cabinele cu paturi, scaune şi dulapuri minuscule, cu bucătărie microscopică, cu infirmerie înzes-



trată cu dulăpioare şi masă de operaţie. O săliţă ne duce la camera motoarelor şi din ea dăm la sala acumulatorilor, de unde se alimentează lămpile cari iluminează cu adevărat interiorul submarinului.

Dacă pe scăruţă ne urcăm în chioşc, pătrundem în cabina căpitanului cu bibliotecă, masa de hărţi, scaune etc.

Nu ştim ce e mai demn de admirat : îndemânarea cu care s'au lucrat piesele, exactitatea cu care s'a păstrat proporţiile sau răbdarea unei lucrări atât de migăloase.

Submarinul „*Oituz*", — tânărul inginer în faşe, fiul unui brav ofiţer de grăniceri, a fost născut la Oituz şi botezat cu numele acestei istorice localităţi, — mai prezintă o calitate : fiind prevăzut cu garnituri de cauciuc, poate pluti şi pe apă, şi pe sub apă. Ar fi putut chiar şi merge, dacă se găsea un motoraş electric proporţional cu mărimea miniaturi.

Felicităm pe tânărul constructor naval şi-i urăm ca la vremea sa să ne dea un nou tip de submarin românesc.

NAUTICE.

Călătoria cuterului „Ing. N. Caranfil" dela Giurgin la Varna

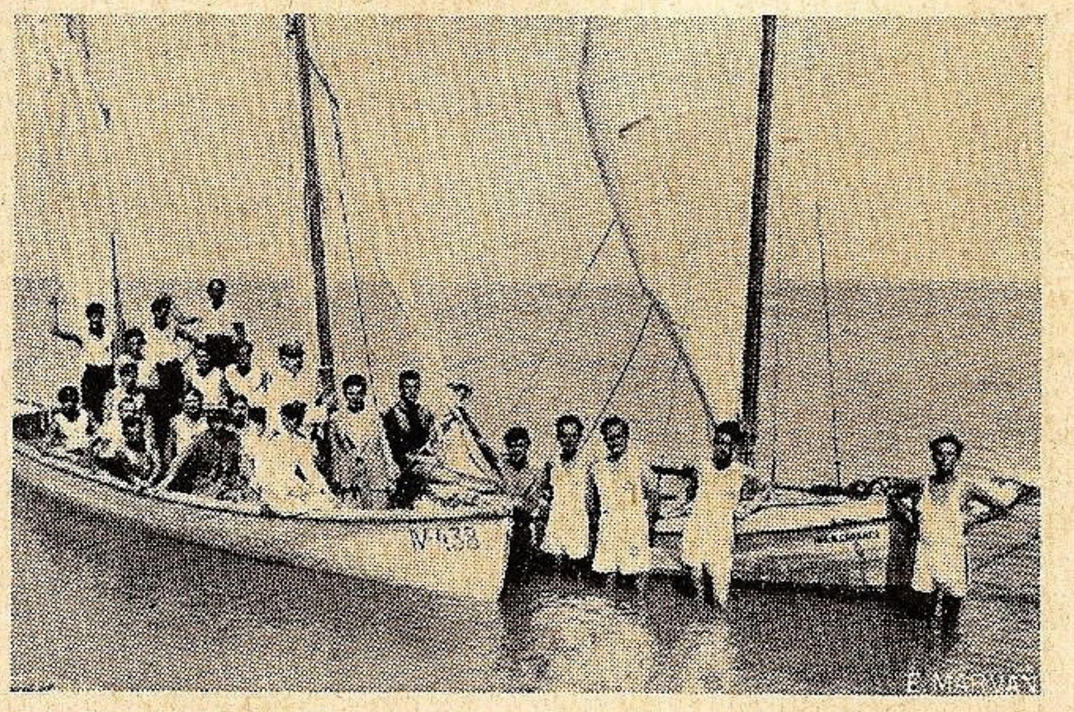
In ziua de Duminică 12 Iulie ora 13 în portul Giurgiu Cuterul „Ing. N. G. Caranfil" a luat startul plecând în direcţia: Olteniţa-

Brăila-Sulina-Constanţa-Balcic-Varna. Echipajul, care-şi propune realizarea parcursului, este compus din d-nii: Gh. Brodschi, proprietarul cuterului, V. Paruta şi Pan Vandoras. Raidul se face sub auspiciile Societăţii Sportive „Metropola", al cărei preşedinte este d-l Ing. N. G. Caranfil, actualul Ministru al Aerului.

Scopurile ce le urmăresc tinerii de mai sus, sunt pur sportive, şi anume: în afară de antrenamentul şi experienţa ce le vor dobândi cu această ocazie, vor încerca, bineînţeles dacă condiţiunile meteorologice le-o vor permite să stabilească un timp minimal pentru astfel de îmbarcaţiuni, între diferitele etape ale rutei.

Dar afară de aceste scopuri, oarecum mai palpabile, mai întrezărim şi un alt efect al raidului. Intr'adevăr reuşita tinerilor, cari se avântă cu o siguranţă şi hotărâre, demne de relevat, într'o călătorie, în care vor fi privaţi de cel mai elementar confort şi adăpostiţi cu chiu-cu vai pe cei circa 3 m² ai bărcei, vor trebui să reziste timp de 12—15 zile şi nopţi vitregiei intemperiilor, mânaţi de un singur gând dezinteresat, acela de a-şi atinge scopul, reuşita aceasta desigur că va fi pildă foarte frumoasă, şi va trezi fără îndoială sentimente de emulaţie. Ori aceasta este desigur latura cea mai frumoasă a raidului.

Considerată sub aspectul condiţiunilor de mers, ruta, ce o va urma cuterul „Ing. N. G. Caranfil", se poate împărţi în două părţi: Prima, cuprinzând etapa Giurgiu-Sulina, în timpul căreia se va merge pe Dunăre, prezintă pentru o îmbarcaţiune, a cărei singura



Cuterul „Ing. N. Caranfil" în clipa părăsirei portului Cetatea Albă (1935) spre a veni la Bucureşti.

putere motrice stă în intensitatea şi direcţia vântului, un avantagiu foarte însemnat şi anume: cursul favorabil al apei. Intr'adevăr, acesta, atingând o viteză până la 6 km/oră, asigură, chiar şi în lipsa de vânt, o mişcare a îmbarcaţiunei.

In linii generale parcursul Giurgiu-Sulina, se prezintă în felul următor:

După primii 40 km. de Dunăre româno-bulgară şi 17 km. de Dunăre românească sunt Turtucaia şi Portul Oltenita. La 45 km. mai jos de Oltenita, din cauza ocolului ce-l face Dunărea Veche, ruta părăseşte Dunărea, urmând pe braţele Borcea, Pasca şi Cremenea şi trecând lângă Călăraşi, Feteşti şi Hârşova. După un drum de circa 250 km. de Oltenita este portul Brăila, prima etapă principală a raidului.

A doua etapă e portul Sulina, situat la 188 km. de Brăila; este şi punctul în care ruta părăseşte Dunărea cu curentul ei favorabil, intrând în Marea Neagră.

După un drum de 155 km., dealungul ţărmului înverzit al deltei şi a lacurilor Razelm şi Sinol vine a treia etapă, Constanţa.

A patra etapă este Constanţa-Balcic, cea mai periculoasă, având în vedere ţărmul stâncos al Mării Negre. Balcic este ultima etapă românească.

La 30 Km, de la Balcic e Varna, sfârşitul raidului.

In condiţiunile normale, cei circa 800 Km. vor fi parcurşi în 6 zile. Ţinând seama de experienţa echipajului, precum şi de condiţiunile meteorologice favorabile parcursului, credem că termenul de mai sus în orice caz nu va fi depăşit.

Dar cu această ocazie, credem că ar fi lipsită de interes o scurtă amintire despre raidul Cetatea-Albă-Bucureşti, efectuat de cuterul „Ing. N. G. Caranfil" între 30 August şi 14 Sept. 1935, şi având ca echipaj pe: Gh. Brodschi, V. Paruta, P. Guţu şi Gh. Gezzo (acesta din urmă îmbolnăvindu-se s'a debarcat la Galaţi).

S'a parcurs în total în timpul parcurs 633 km. dintre cari: 18 km. pe limanul Nistrului, 160 km. pe Marea Neagră, 432 km. pe Dunăre de la Vâlcov până la Oltenita şi 23 km. pe Argeş.

Partea cea mai esenţială a acestui parcurs a format-o desigur cei 432 km. făcuţi pe Dunăre în contra curentului apei. Circa 70 km. barca a fost trasă la edec.

Judecând după greutăţile ce le-au învins, raidul C. Albă-Bucureşti poate fi considerată ca cea mai strălucită performanţă de acest gen din anul trecut.

Urăm tinerilor acelaşi succes şi în călătoria ce decurge în aceste clipe.

In clipa de a pune numărul sub presă aflăm că îndrăsneţii navigatori au ajuns cu bine la Mamaia, prin lacul Razelm. Aci stau câteva zile, până se va potoli furtuna care bântue M. Neagră. Regretăm că din lipsă de timp nu am putut publica şi fotografia trimisă.

Cu „Carmen Sylva" pe Dâmboviţa

La 21 Iulie alţi trei tineri, ofiţeri din regimentul de vânători de gardă, au pornit spre Mamaia dela podul Senatului depe Dâmboviţa... acoperită, Cpt. Botezatu, Locot. Guţulescu şi Sublt. I. M. Popescu.

Plecarea în condiţii excelente. Ultima ştire o avem din Tulcea.

Greement, Matelotaj şi Manevra Ambarcaţiunilor *de Locotenent Isbăşescu Gheorghe*

In fine! Mult căutatul, răsfoitul şi de mult epuizatul *Manual al Gabierului* de pe vremuri a reînviat, graţie unui tânăr şi desăvârşit marinar, locotenentul Isbăşescu.

Intr'un alegant volum de 400 pagini, atât profanul, cât şi marinarul de carieră vor găsi noţiuni despre nave, parâme, matelotaj, macarale şi palancuri, cârlige, ancore, lanţuri, arboradă, manevre fixe şi curente, vele, mecanism, manevra ambarcaţiunilor cu rame, cu vele şi a şalupelor. Cu numeroase figuri şi într'o limbă curgătoare, putem spune că manualul apărut însemnează pentru marină ceeace a însemnat traducerea nouă a Bibliei pentru românul creştin ortodox.

Redăm cuvântul d-lui Comandor *Constantinescu Alexandru,* comandantul Şcoalei Navale, care oglindeşte de minune importanţa acestei publicaţiuni, o necesitate şi o podoabă a literaturei marinăreşti:

Ţin minte ca şi când ar fi fost ieri, deşi e cam multişor de atunci. Eram prin cl. III de liceu.

Citeam pe „Robinson Crusoe" în franţuzeşte. Era prima carte în această limbă pentru care mă atrăgeau nespus minunatele aventuri descrisse de De Foe şi pentru că nu ştiam să existe la epoca aceea o bună şi complectă traducere a acestei cărţi în româneşte. Dacă în general, pot spune că am înţeles povestea — (ce vreţi! era prima carte pe care o citeam în franţuzeşte) — partea privitoare la manevrele corabiei pe furtună şi la naufragiu, n'am priceput-o decât foarte vag din cauza termenilor marinăreşti cari dădeau frumoasei povestiri toată veracitatea technică şi pitorească.

Au urmat după aceea cărţi cu piraţi, corsari, sau alte subiecte marinăreşti şi pot spune că lipsindu-mi un manual, mi-au trebuit ani

de zile ca să mă familiarizez cu complicata nomenclatură atât de necesare să fie cunoscută spre a gusta farmecul oricărei cărţi cu subiect marinăresc.

Mai târziu ca marinar, am făcut cunoştinţă cu terminologia marinărească în alte trei limbi şi mi-am dat seama, pe de o parte că pentru un profan nu e tocmai simplă, pe de altă parte însă că e necesar să fie cunoscută şi întrebuinţată de oricine vine în contact cu marinăria, fie că ar fi vorba numai de întrebuinţarea corectă a termenilor speciali, — pentru ca să dispară din limbă acele năzbâti pe cari, le introduc prin filme şi romane cei transformaţi peste noapte în mari traducători (cunoaşteţi perlele din „La Bataille") le introduc zic în limba românească a tot răbdătoare, fie mai cu seamă, când e vorba de acţionat în sporturile nautice, cari în ultimul timp au nceput să placă publicului şi să sse desvolte. Un manual care să poată servi numai în scopurile arătate mai sus, adică pentru terminologie şi încă era necesar să apară în limba română şi manualul de faţă rezultatul muncii migăloase şi inteligente a *Locotenentului Isbăşescu* împlineşte considerabil golul ce se simţea pentru lumea profană.

Dar acest manual are o menire şi mai importantă: aceea de a servi ca ghid şi manual de text pentru marinarii începători şi chiar mai vechişori. „Mircea" bătrânul, a trecut pe rând din activitate în rezervă, apoi în retragere, aşteptând reforma, moartea materialului. *Manualul gabierului* a dispărut aproape din circulaţie. Marinăria de odinioară, a velierilor în voia vântului, a poeziei largului nesfârşit şi a prozei lipse de confort, tinde, dacă nu să dispară cel puţin să se manifeste din ce în ce mai mult în domeniul navigaţiei de plăcere şi al manevrei ambarcaţiunilor uşoare.

Manevra complicat a velierelor, doar din punct de vedere istoric dacă mai interesează, căpătând în locul ei importanţă mecanică aplicat şi rezistenţa materialelor, spre disperarea bătrânilor marinari şi mai cu seamă a celor din şcoală.

E drept că bătrâni marinari formaţi la şcoala velelor, surâd în barbă sau scuipă printre dinţi când îi văd pe viitorii „Nelsoni" încurcându-se în cele câteva manevre ale unei bărci cu vele sau neştiind să facă un nod de bulină sau să matisească un cap de parâmă, sau în fine servindu-se pentru orice manevră de vinciuri electrice sau cu aburi.

Marinarii bătrâni au ochiul altfel format şi mai multă îndemânare în tot ce priveşte marinăria, decât cei ce n'au navigat pe un velier. Şi dacă n'ar fi decât după modul cum e aranjată sau întrebuinţată o parâmă sau un curânt sau o ambarcaţiune şi încă ai să poţi să vezi numai decât nava pe care ssunt ambarcaţi *marinari* sau... *elefanţi amarinaţi.*

Pentru uşurinţa amarinării acestor „elefanţi" şi în special pentru a-şi pierde porecla zoologică, e absolut necesar sau matematiceşte aş putea spune chiar suficient acests manual de buzunar care sperăm va fi urmat de „Manualul manevrierului" atât de necesar marinarilor de meserie.

Marinăria nu-i o meserie tocmai bănoasă... pentru marinari. Literatura marinărească şi mai puţin... la noi. De aceea e cu atât mai mult lăudat tânărul meu camarad care în entuziasmul său s'a apucat cu toată dragostea să lege cu un trainic nod marinăresc marinăria din epoca romantică, eroică, aceea când te făceai Lt. Comandor cu o voltă în vânt (ajutat puţinel şi de Mastela) de cea modernă, când manevra a căzut pe planul al doilea faţă de celelalte îndeletniciri de timp de pace: proectile de război, şcoală de război, joc de război, trageri de manevre de luptă, toate bune, în special pentru timp de pace...

Comandor CONSTANTINESCU AL.
Comandantul Şcoalei Navale

Redacţionale

Serg. Bălăşescu M. — Ideea e minunată, versificaţia însă e departe de Eminescu.

Martinovici N. şi *Em. Brost.* — Suntem în aşteptarea continuării călătoriei. Am dat drumul la cele trimise de mult, — dar n'avem restul spre a-l pune în număr.

A P E L

Toţi membrii Ligei Navale sunt rugaţi stăruitor a da, pe acolo pe unde-şi petrece vacanţa, tot consursul, pentru ca serbările şi cheta de „Ziua marinei" să aibă un cât mai mare succes.

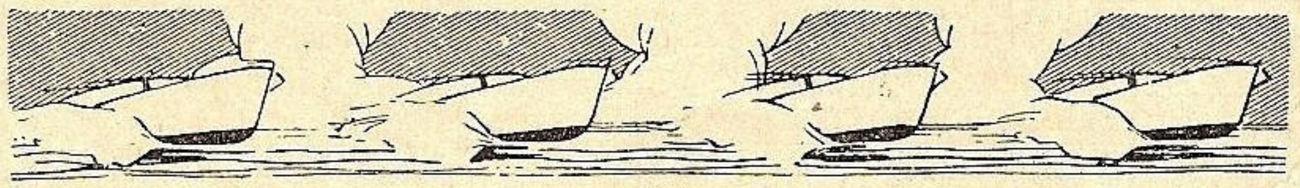
CENTRALE

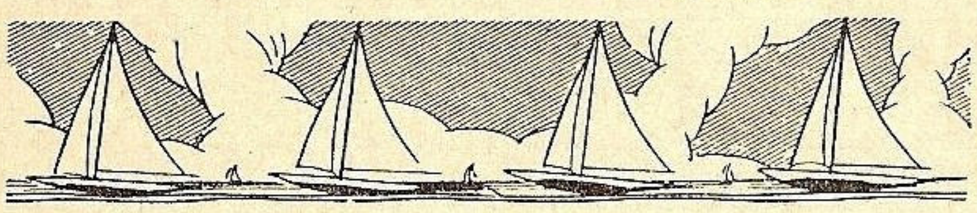
Un eveniment fericit

Duminică 26 Iulie s'a oficiat la Biserica Dulgheri cununia religioasă a domnişoarei *Viorica N. Georgescu,* membră a Ligei Navale, fiica d-lui *N. Georgescu,* membru în comitetul central, cu d-l *Paul C. Popescu,* avocat al C. F. R. Nuni au fost d-na şi d-nul *Leon Grigorescu,* deputat.

Urăm tinerilor căsătoriţi călătorie fără ceaţă pe oceanul vieţii!

NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT: Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE: Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	ALBA IULIA	PELEŞ	ALBA IULIA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	24/VII	20/VIII	17/IX
SOULINA	16 h.	—	24 „	20 „	17 „
	—	17 h.	24 „	20 „	17 „
CONSTANTZA	6 h.	—	25 „	21 „	18 „
	—	15 h.	27 „	23 „	20 „
ISTANBUL	11 h.	—	28 „	24 „	21 „
	—	11 h.	29 „	25 „	22 „
IZMIR	15 h.	—	30 „	26 „	23 „
	—	11 h.	1/VIII	28 „	25 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	2 „	29 „	26 „
	—	20 h.	2 „	29 „	26 „
MALTE	6 h.	—	5 „	1/IX	29 „
	—	20 h.	6 „	2 „	30 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	8 „	4 „	2/X
	—	16 h.	8 „	4 „	2 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	9 „	5 „	3 „
	—	18 h.	9 „	5 „	3 „
MARSEILLE	14 h.	—	10 „	6 „	4 „
	—	16 h.	14 „	10 „	8 „
BARCELONE	11 h.		15 „	11 „	9 „
	—	16 h.	16 „	12 „	10 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	17 „	13 „	11 „
	—	11 h.	18 «	14 „	12 „
ALGER (facult.	10 h.	—	19 „	15 „	13 „
	—	14 h.	21 „	17 „	15 „
ISTANBUL	9 h.	—	27 „	23 „	21 „
	—	17 h.	27 „	23 „	21 „
CONSTANTZA	13 h.	—	28 „	24 „	22 „
	—	20 h.	31 „	27 „	25 „
SOULINA	6 h.	—	1/IX	28 „	26 „
	—	7 h.	1 „	28 „	26 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	1 „	28 „	26 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor avea loc din şi la Constanţa.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANŢA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREŞTI	ARLEAL	BUCUREŞTI	PELEŞ	OITUZ	ARDEAL
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	5/VII	28/VII	15/VIII	23/V II	10/IX	22/IX
SOULINA	17 h.	—	5 „	28 „	15 „	23 „	10 „	22 „
	—	18 h.	5 „	28 „	15 „	23 „	10 „	22 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	29 „	16 „	24/V	11 „	23 „
	—	12 h.	8 „	31 „	18 „	26 „	13 „	25 „
ISTANBUL	14 h.	—	9 „	1/VIII	19 „	27 „	14 „	26 „
	—	20 h.	9 „	1 „	19 „	27 „	14 „	26 „
HAIFA	6 h.	—	14 „	5 „	24 „	3/IX	18 „	1/X
	—	18 h.	15 „	6 „	24 „	4 „	19 „	2 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	16 „	7 „	25 „	5 „	20 „	3 „
	—	20 h.	16 „	7 „	25 „	5 „	20 „	3 „
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	8 „	26 „	6 „	21 „	4 „
	—	17 h.	19 „	10 „	28 „	8 „	23 „	6 „
IAFFA	6 h.	—	23 „	11 „	1/IX	9 „	24 „	7 „
	—	18 h.	23 „	11 „	1 „	9 „	24 „	7 „
PORT-SAID	11 h.	—	24 „	12 „	2 „	10 „	25 „	8 „
	—	12 h.	25 „	13 „	3 „	11 „	26 „	9 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	26 „	14 „	4 „	12 „	27 „	10 „
	—	14 h.	28 „	16 „	6 „	14 „	29 „	12 „
IZMIR (fac,)	9 h.	—	31 „	19 „	9 „	17 „	2/X	15 „
	—	20 h.	31 „	19 „	9 „	17 „	2 „	15 „
ISTANBUL	6 h.	—	2/VIII	21 „	11 „	19 „	4 „	17 „
	—	14 h.	2 „	21 „	11 „	19 „	4 „	17 „
CONSTANTZA	15 h.	—	3 „	22 „	12 „	20 „	5 „	18 „
	—	20 h.	5 „	24 „	14 „	22 „	7 „	20 „
SOULINA	7 h.	—	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 «
	—	8h.	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	6 „	25 „	15 „	23 „	8 „	21 „

NOTE: Direcţiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forţă majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau partial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările şi sosirile vor aveu loc din şi la Constanţa.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANŢA — ISTANBUL — CONSTANŢA

DESERVITE DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA**

CONSTANŢA	ISTANBUL		CONSTANŢA
Départts	Arrivées	Départs	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Lundi h. 14	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 „	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 „	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 „	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.
5 Nov.	6 Nov.	9 „	10 „
12 „	13 „	16 „	17 „
19 „	20 „	23 „	24 „
26 „	27 „	30 „	1 Dec.
3 Dec.	4 Dec.	7 Dec.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
31 „	1 Ian.	4 Ian.	5 Ian.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/ X	11/XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	9 „
	—	7 h.	24 „	21 „	18 „	16 „	13 „	10 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	11 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
LE PIRÉE	14 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	12 „
	—	11 h.	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	14 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	16 „
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	17 „
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	18 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	19 „
CHIOS (*fac.*)	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 „	24 „	20 „
	—	20 h.	4 „	1 „	29 „	27 „	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	22 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/ X	30 „	27 „	23 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „	25 „
CONSTANTZA	13 h.		8 „	5 „	3 „	31 „	28 „	25 „
	—	20 h.	9 „	6 „	4 „	1/XI	29 „	26 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	27 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „
								28 „

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		DACIA	ROMANIA	DACIA	ROMANIA	DACIA
		Linia II	Linia III	III	II	III	II	III
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	6/VII	13/VII	20/VII	27/VII	3/VIII
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	7 „	14 „	21 „	28 „	4 „
	Plec.	Mier. » 9	» » 18	7 „	15 „	21 „	29 „	4 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	8 „	16 „	22 „	30 „	5 „
	Plec.	» » 17	Joi » 12	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	11 „	—	25 „	—	8 „
	Plec.	—	» » 24	11 „	—	25 „	—	8 „
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	12 „	—	26 „	—	9 „
	Plec.	—	» » 11	12 „	—	26 „	—	9 „
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă „ 8	Luni » 8	13 „	18 „	27 „	1/VIII	10 „
	Plec.	„ 17	» » 17	13 „	18 „	27 „	1 „	10 „
HAIFA	Sos.	D-că „ 15	—	—	19 „	—	2 „	—
	Plec.	„ „ 24	—	—	19 „	—	2 „	—
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	—	20 „	—	3 „	—
	Plec	„ » 11	—	—	20 „	—	3 „	—
PIREU	Sos.	Mier. » 10	M-ri » 7	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
	Plec.	„ » 15	M-ri » 15	15 „	22 „	29 „	5 „	12 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	16 „	23 „	30 „	6 „	13 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	17 „	24 „	31 „	7 „	14 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	18 „	25 „	1/VIII	8 „	15 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cre

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA"

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. o. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „ROMÂNIA"

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 248
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot, = Lire Turceşti
Fr.frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egiptenii

U. C. M. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau inlocaţie (chirie)

Repară şi verifică in Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/70

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI 3Ă VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT – MAI CONFORTABIL – ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie și Comerț

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂȚI TECHNICE DIN ȚARA și anume: Școala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor București, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Mașini Schiel-Brașov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ȘTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroșani, Uzinele Chimice Române, AVIAȚIA MILITARA, AVIAȚIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane și automobile.

Incărcături normale și incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereți experiențe, oferte și prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA DE APARATE DE STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREȘTI
TELEFON 5.23.48

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREȘTI

Prețul Lei 35.—

P/M.N.
13.
III/Ba2/19

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMANE

No. 9
SEPTEMBRIE 1936
ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport naulic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte naulice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL :

Spiritul breakului „Mircea"! . . . . . *Moş Delamare*

Remilitarizarea strâmtorilor . . . . . *Cpt. Nic. A. Antonescu*

Influenţa mării asupra strategiei . . . . *G-ral Mihail Schina*

Delà un număr la altul . . . . . *Mirth*

Călătoria de instrucţie a navei şcoale jugoslave . . . . ***

Călătoria de instrucţie a navei şcoale române . . . . . ***

Delà serbările marinei . . . . . ***

Informaţii — Noutăţi — Recenzii

Preţul abonamentelor pe un an :

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în contul cotizaţie anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori, Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugeniu Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.
PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% „ „
N. F. R.: 25% individual şi 50% „ „

SPORT, BAŞINURI SI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10 %
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand*: 10 %
UNION *Str. Ar. Briand; 6*, 10%

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2*, 10%
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57 10 % reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30*: 10 % reducere
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere
COFETARI Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu 23-25*, 10%
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78*: 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5 % red. pentru literatura străină

MEDICI, FARMACII

Dr. Emil MICHALCEA, *Str. Virgiliu 59*, boli interne, venerice copii şi mamoş: 50 % din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9*: 15% repucere consultaţii boli interne şi genito-urinare
DR. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16-20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5*: 5 % specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta No. 61* 5 % specialităţi 25% la reţete
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14*, 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESOU-BERECHET *Str, Regală*, specialităţi 10% reţete preparate 20%
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari*. Articole de parfumerie şi droguerie 10%

MATERIALE ELECTRICE — RADIO

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10 % reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ion Ghica (fostă Vestei), 5*: Lămpi şi Reşouri, 10 % reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9. 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic,

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15 % reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14*, 10 %
CROITORIA VICTORIA Pasajul Macca 2, et. I Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS" Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25*, 10 %.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdnn, 41*, 5 %
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Caleaei Victori No. 81*, 5 %
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentra cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251*: 10 % reducere.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21*: 10% reducere,
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Grabroveni 10*, 10 % reducere
POSTAVARIA ARTEXT" *Şelari No. 2*, 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Branceni) Telefon 3.6/22 10 % reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7*, 10% reducere

CINEMATOGRAFE

Intrerea cu *Bilete Permanente*, eliberate de sediul L. N. R
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană
AIDA — Cal. Rahovei „ 10 „ „
Intrarea în baza carnetului de membru L. N. R. prezentat la Cassă
BIZANTIN — B-dul Elisabeta lei 10 de persoană
FORUM — Piaţa Palatului „ 15 „ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu „ 15 „ „
Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, elibera dela. sediul L. N. R.
ROXY — Str. Lipscani lei 14 de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta „ 20 „ „
SELECT — Calea Victoriei „ 20 „ „
LIDO — Intrarea Zalomit „ 12 „ „
MARCONI — Calea Griviţei „ 18 „ „
MANON — Str. Doamnei „ 12 „ „

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta, 8*, 10%.
LA AMATORUL FOTOGRAF *Str. Biserica Enei, 20*, developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10 % la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20*, 10% reducere

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18*: 10 % reducere

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol, 9*: reducere 20 %

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală*. specialităţi 10%, reţete preparate 20%
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU. *Bulevard. Cuza* plombe, extracţii, lucrarii 10 %
LIBRĂRIA MODERNĂ *Str. Regală* 10 %
COFETĂRIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel*. 10 %
PARFUMERIA „Pompeia" *Str. Cojocari*, articole de parfumerie şi droguerie 10 %
RESTAURANT REGAL *Piaţa Sf. Arhangheli*. 10 %
TENIS CLUB, *Grădina mare*, intrare la patinaj 10 %
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II*, intrare 10%

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU. *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare*: reducere 10 %
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL *Carol 101*: 15 %
FARMACIA VICTORIA *Str. Carol 6*. 20 % la reţete şi 5% la specialităţi
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu. *Str. Independenţei No. 9.*; reducere 10 %

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri. *Str. Carol No. 42*, reducere 5 %
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ Str. Carol 26
15 % reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.
VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10 % reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20%

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi Militari, *Str. Brăilei 7*: 10 % reducere,
Dr. I. URSAN Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.
RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS Str. Domnească 85. 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE reducere 20%

SILISTRA

RESTURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (10%)
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%)
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%)
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%)
IV. CIOLACOF. *Str. Regina Elisabeta 18* (10%)
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%)

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%)
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%)
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%)
Dr. I. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% raze 30%)
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. Str. G-ral Istrati 10* (20%)
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str.R. Ferdinand 30* (10 %)
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete)
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%)
FARM. V. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete)
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% rrţete)

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%)
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%)
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%)
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%)
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%)
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%)

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%)
INLESNIREA, lângă primărie (15%)
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%)
N. IVANESCU, *Str, Regele Ferdinand 4* (10%)
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%)

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferâinand 8* (10%)

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Feedinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (50 lei abonament)

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%)
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%)

BIROURI TECHNICE

Petre Naghi *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material eleciric).
N. Dimitrof, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
Ceasornicăria Solomon B. Mose *Str. Reg, Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. Fotof, *Str. Turtucaea 17* (10%).
At. Casabof, *Piaţa Păcii 2* (10 %).
Blănăria Anghel Dobreanu, *Str. R. Ferdinand 16*, (18%).

FIERARIE

A. Plief şi Rusu Gheorghef, *Str. Turtucaia 33*, (10%).
Hristea Ioneof, *str. G-l Hirgem 21*, (10%).

TIPOGRAFII

I. Ionescu, *str. Carol I 14* (5%).
„Progresul" *str. Transilbania 5* (15%.

Membri trebue să prezinte carnetele vizate pe 1936. — Pentru neînţelegeri adresaţi-vă la cassă şi L. N. R.

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MĂRFURI

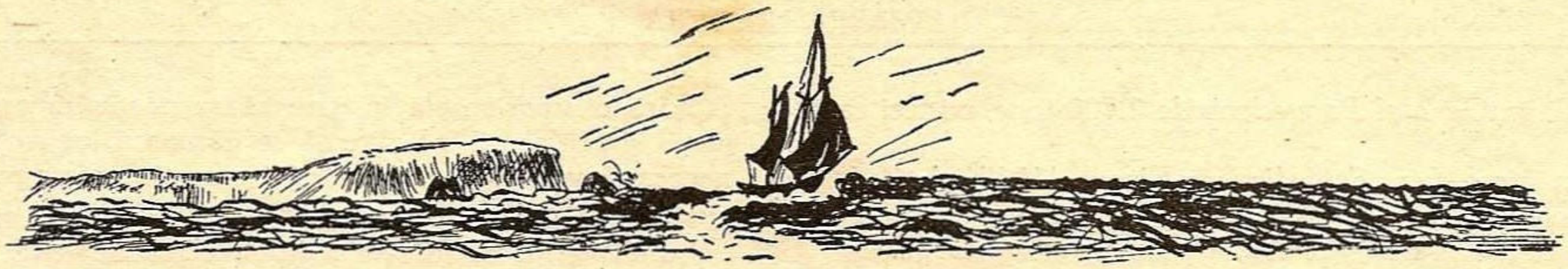
BRĂILA—GALAŢI—TULCEA—ISMAIL—KILIA—VALCOV

valabil dela 15 Mai 1936

Zilnic	12.30	pl.	BRĂILA	sos. 7.40		zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30		„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00		„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00		„
„	22.50	„	ISSACCEA	„ 24.00		„
„	1.00	„	TULCEA	„ 21.30		„
„	4.00	„	ISMAIL	„ 18 30		„
„	7.00	„	KILIA NOUĂ . . .	„ 14.30		„
„	8.30	sos.	VÂLCOV	„ 11.30		„

Vapoarele de pasageri ale Societăţei au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13, 30 şi sosesţe la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosesţe în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosesţe în Bucureşti la ora 13,25. —

Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —



Spiritul breakului „Mircea“ !

Cuvinte înţelepte rostite nu odată de prea iubitul nostru Suveran, pline de înţeles şi pe cari M. Sa le extinde şi navigatorilor pe mările văzduhului.

Dacă s'ar face o statistică a marinarilor noştri s'ar constata următoarele :

1. Mai mult de trei sferturi din marinarii noştri, dela comandanţi până la marinari, dela şefi mecanici şi până la focari, sunt „dela munte", aşa cum prea frumos a răspuns regretatul amiral Bălescu când a fost întrebat de Ferdinand, Ţarul Bulgariei, de unde ne recrutăm noi marinarii.

2. Toţi comandanţii noştri, atât cei proveniţi din marina militară, absolvenţi ai şcoalei de artilerie, geniu şi marină din Bucureşti, ca şi cei proveniţi din şcoala de marină sunt recunoscuţi de întreaga lume maritimă ca navigatori excelenţi, figurând toţi în *„cartea albă"* a Lloyd Register-ului.

Fatal se pune întrebarea : cui se datoreşte faptul că fără un atavism secular, cei scoborîţi dela munte au putut dovedi calităţi de lupi de mare ?

Răspunsul are două feţe. Unul cu caracter general : românul nostru e înzestrat cu un spirit de pricepere şi adaptabilitate la orice aşa cum rar se poate vedea la alte neamuri. Cea mai bună dovadă o dau şoferii noştri, majoritatea dela ţară, care uimesc pe străini prin iscusinţa lor, — dar mai ales aviatorii, ale căror performanţe, unele feminine, au stârnit de mult admiraţia dincolo de graniţe, dincolo de ocean.

Unul cu caracter special : toţi aceşti marinari au trecut prin focul sacru al breakului *„Mircea"*, dela frecarea punţii şi furbişarea alămurilor, până la orele de veghe în gabie şi încrucişări (sau descrucişări) de rândunici şi zburători, noaptea, pe furtună.

Spiritul aceluia care se intitula „Domnitor al Ţărilor Româneşti până la Marea cea mare" pare a se fi sălăşluit în manevrele breakului ce-i purta numele şi a fi creat o ambianţă care întrunea tot ceiace alcătueşte sufletul unui marinar : *răbdare, multă răbdare, agerime, rezistenţă, voioşie, camaraderie, iniţiativă, răspundere, calm, hotărîre.*

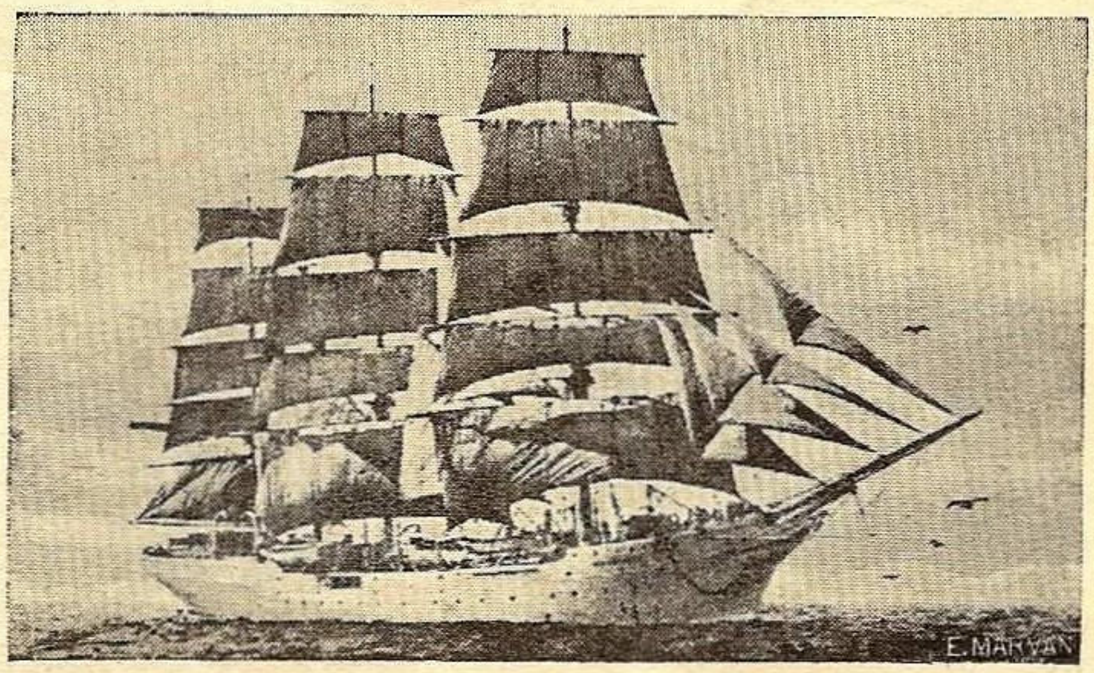
Nu am avut fericirea ca de mic copil să mă caţăr, la şueratul sifleei lui *Mastela*, pe grizele, să ocolesc gabia, să mă strecor prin gaura de pisică, să mă proptesc cu picioarele goale pe ţapapii şi cu pieptul pe vergi, ca cu mâinile îngheţate să desfăşor ori să înfăşor velele sau să încrucişez ori descrucişez rândunicile. Am avut-o însă pe aceea de a face patru campanii pe „Mircea", ca elev al şcoalei militare de artilerie, geniu şi marină, ca sublocotenent, ca locotenent şi în fine comandant secund.

Pe când în prima campanie eram dus de subţiori pe comandă, prăpădit de rău de mare, în a doua făceam cartul cu ghiordelul la îndemână, în a treia doar uşoare ameţeli, am ajuns ca după a patra să nu mai ştiu ce este acel rău, să dau chiar ajutor celor bolnavi când am luat comanda vaporului *„Principesa Maria"*, cea mai dansatoare navă din flota noastră, — după *„Mircea"* bineînţeles, de care se zice că balansează chiar când e scos pe docul plutitor dela Galaţi.

Am reuşit să 'nving ceiace face groaza tuturor călătorilor, numai prin îndemnul la *răbdare, rezistenţă, hotărîre* de a învinge care plutea pe *„Mircea"* dela chilă până la măr, şi graţie *camaraderiei, voioşiei* celorlalţi ofiţeri, mai ales a celor mai vechi.

Dacă am isbutit, ca manevrier şi navigator, să fiu la înălţimea celorlalţi camarazi crescuţi pe *„Mircea"*... las pe alţii să vorbească.

Dar,... — în toate e un dar, — „Mircea" a fost lansat în 1882, a primit de mult medalia de 40 ani de serviciu, a fost scos la pensie. Generalul Maican când a alcătuit programul naval care s'a înfăptuit după războiul de independenţă, a văzut că nu se poate avea cu adevărat o flotă naţională de război şi de comerţ, fără un personal navigant format, şi printre primele nave comandate a fost nava şcoală „Mircea", şi printre primele aşezăminte



Nava-şcoală polonă „Dar Pomorza".

— şcoala copiilor de marină, — devenite mai târziu Institutul Maritim şi Şcoala Navală.

La fel s'a procedat în toate marinele din lume, mari sau mici : pe lângă şcoala teoretică dela uscat, cu catarge şi pânze înfipte în pământ, era şi câte o navă *cu pânze*, cari umflate de vânturi nestatornice ca direcţie şi ca iuţeală, puneau la încercare şi antrenament iscusinţa corăbierilor.

Franţa a avut pe faimosul *„Borda"*, iar acum, două goelete *„La belle-poule"* şi *„L'Etoile"* (1932).

Germania are nava cu trei catarge, pânze şi motor *„Gorch-Foch"* de 1500 tone (1933).

Argentina fregata *„Presidente Sarmiento"* (1898) de 2.230 tone.

Brazilia un vas-şcoală *„Almirante Saldonha"* (1931) de 3.825 tone, cu 4 catarge şi motoare Diesel.

Chili pe *General Baquedano* de 2.500 tone, cu trei catarge.

Spania pe *„Juan Sebastian de Eleano* (1927) de 3.420 tone, cu 4 catarge.

Grecia pe *„Ares"* de 2.200 tone cu trei catarge.

Italia pe *„Cristoforo-Colombo"* de 2.832 tone, cu motoare Diesel.

Japonia are trei : pe *„Hiyei"* de 29.330 tone, *„Fuji"* și *„Șai-Kișima"*, foste cuirasate și crucișătoare.

Polonia are trei : *„Baltik"*, fost crucișetor, *„Iskra"*, de 400 tone, cu trei catarge și motoare și *„Dar Pomorza"*.

Portugalia pe *„Sagres"* de 1980 tone, cu trei catarge și două motoare.

Suedia cinci : *„Falken"*, *„Najaden"* *„Jarramas"* de 138 tone, *„AF-Chapmou"* de 1319 tone, numai cu pânze.

Jugoslavia trei : *„Dalmacia"* de 2.360 tone, cu vapori, *„Sitnica"* de 370 tone, cu motoare și *„Jadran"* de 720 tone cu pânze și motoare, ,care ne-a vizitat în August.

„Mircea" al nostru trecut la pensie, școala navală s'a resimțit de lipsa lui și a fost nevoită a recurge la expediente : îmbarcarea ofițerilor elevi pe navele S.M.R., folosirea navei-bază Constanța, iar anul acesta a micei canoniere *„Lt. C-dor Stihi"* pe care s'a îmbarcat numai o parte din elevi.

Fără o navă-școală în care să se poată îmbarca *toți* elevii și profesorii, pe care să se găsească tot materialul necesar, nu se poate spune că instrucția noilor promoții va fi la înălțimea celor vechi.

Iar când M. S. Regele a hotărît ca **„această școală navală să se numească pe viitor ȘCOALA NAVALA A MAJESTAȚII SALE „MIRCEA" pentru ca tinerii cari vin în marina noastră să cunoască dela început că sunt pe un VAS care întruchipează acest spirit MIRCEA",** nu însemnează că dorința, porunca M. Sale este ca un nou vas *„Mircea"* să ia locul celui dintâiu ?

Pentru acest motiv Liga Navală Română a hotărât ca să lanseze o subscripție publică pentru a ajuta statul ca această dorință să se înfăptuiască cât mai de grabă, înscriindu-se cu suma de 100.000 lei.

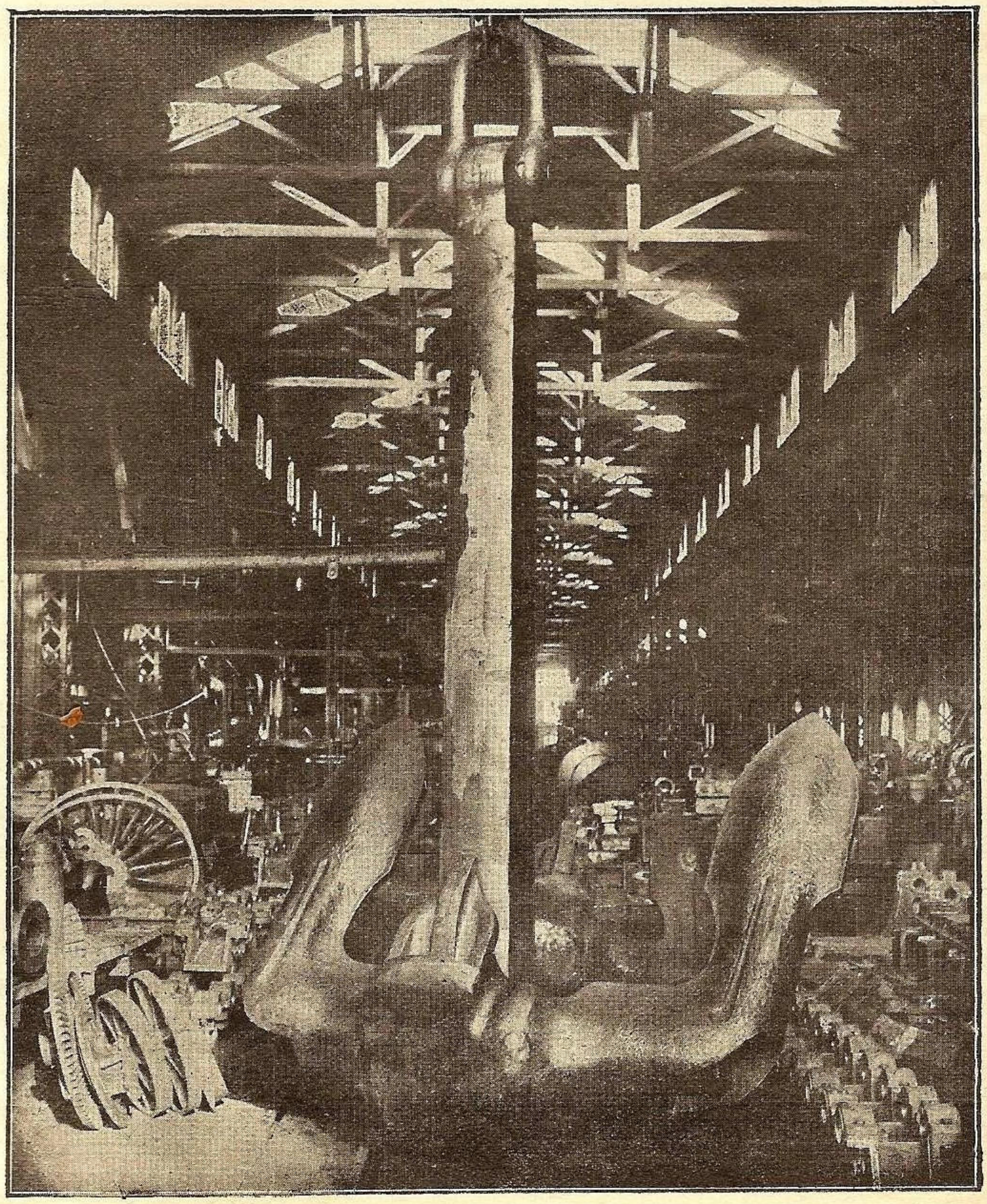
Când în Polonia o singură provincie Pomerania a putut dărui marinei sale nava școală *„Dar Pomorza"* (Darul Pomeraniei), România întreagă va ști și de data aceasta să dăruiască Marinei Regale o navă-școală, — cum dinainte de război îi dăruise un submarin.

Ne trebue un nou „Mircea", și-l vom avea. Membrii Ligei Navale vor ști să-și facă datoria.

Moș Delamare

REȘIȚA

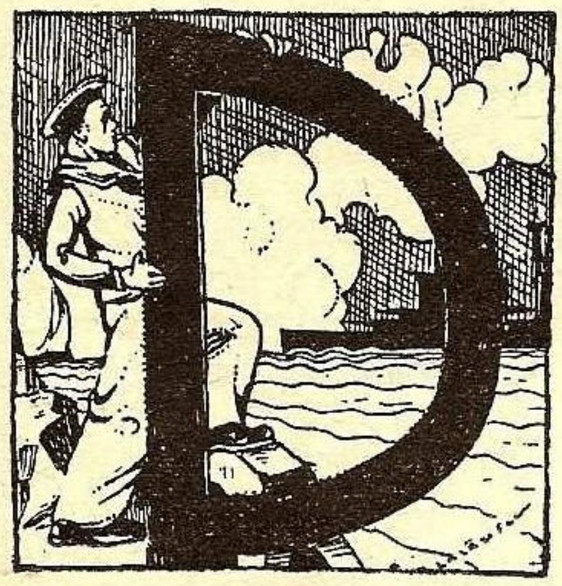
MATERIALE PIESE și PĂRȚI pentru CONSTRUCȚII NAVALE



REMILITARIZAREA STRÂMTORILOR

— CONFERINȚA DELA MONTREUX —

de Căpitan NIC. A. ANTONESCU



upă cum am văzut în „Marea Noastră" din Maiu c. pentru soluționarea chestiunei Strâmtorilor — ridicată de Turcia în împrejurările arătate atunci — s'a decis, pentru finele lunei Iunie, convocarea unei conferințe diplomatice și tehnice la Montreux. S'a ales această localitate și nu Geneva, pentru a se menaja susceptibilitatea Japoniei, care nu mai este membră a Societății Națiunilor.

Scopul acestei conferințe era: *Stabilirea unui nou acord internațional referitor la regimul Strâmtorilor dintre M. Neagră și M. Mediterană.*

Atingerea acestui scop părea însă destul de grea, din cauza multiplelor interese contrare aflate în prezenta.

I. *Teze cunoscute până în momentul deschiderii conferinței.*

Anglia și U. R. S. S. se găseau din nou în opoziție ca și. în secolul trecut pe principiul libertății de trecere.

1. *U. R. S. S.* se menținea la vechiul punct de vedere:

— deplină suveranitate a Turciei în Strâmtori,

— nelimitarea ieșirei navelor țărilor riverane,

— interzicerea sau limitare serioasă pentru trecerea navelor de război ale neriveranilor spre Marea Neagră.

— închiderea Strâmtorilor pentru caz de război.

Se știe care este situația Rusiei Sovietice în Marea Baltică față de Germania, înarmată febril și pe apă; deasemenea în Extremul Orient, unde Japonia este atât de puternică.

U. R. S. S. are deci tot interesul să poată scoate forțele sale navale din această mare, unde obținând interzicerea intrării forțelor puterilor neriverane — cerută de ea — ar evita să fie atacată în lipsa forțelor sale navale, ieșite din marea Neagră.

Aceasta, reprezintă de fapt concepția strategică care formează baza încheerii și motivul menținerii alianței turco-sovietice, ce datează de acum 11 ani.

Această concepție, ducând la transformarea Mării Negre într'un lac turco-rus, dar mai mult rusesc, era firesc să ridice în contra ei, cu toată hotărârea, pe Anglia.

2. *Anglia* deși răspunsese favorabil cererii Turciei de modificarea convenției, făcuse serioase rezerve, ceeace lăsa să se întrevadă opunerea sa în privința aplicării unilaterale a principiului libertății de trecere.

Doar acordul cu Turcia pentru o eventuală cooperare în Mediterana răsăriteană, la care Anglia ținea foarte mult, lăsa să se înțeleagă că unele concesii ar putea fi făcute Turciei, din care evident avea să profite, în prim loc, Rusia Sovietică.

3. In acest timp, *Turcia* lucra la *proectul de convenție* anunțând că îl va comunica, din timp, puterilor interesate.

Principiile acestui proect, pe care îl vom analiza mai departe erau:

a) Respectarea marelui principiu al libertății navigației comerciale.

b) Restabilirea suveranității Turciei prin:

— suprimarea restricțiunilor de ordin militar din vechea convenție, pentru ca Turcia să-și asigure teritorul său, din care Strâmtorile erau un element esențial,

— suprimarea Comisiunei Strâmtorilor,

c) Stabilirea modalităților de trecerea navelor de război, Turcia cerând în esență:

— *să se limiteze* tonajul maxim global sau unitar și timpul de ședere al navelor puterilor neriverane ce aveau să intre în M. Neagră, pentru vizite de curtoazie, trecerea putând fi admisă după un preaviz de o lună.

— *să nu se limiteze* (conform dorinței U. R. S. S.) sub nici o formă trecerea navelor *riveranilor,*

— unele limitări în construcțiile navale, în special pentru țările riverane cari nu avea șantiere navale proprii.

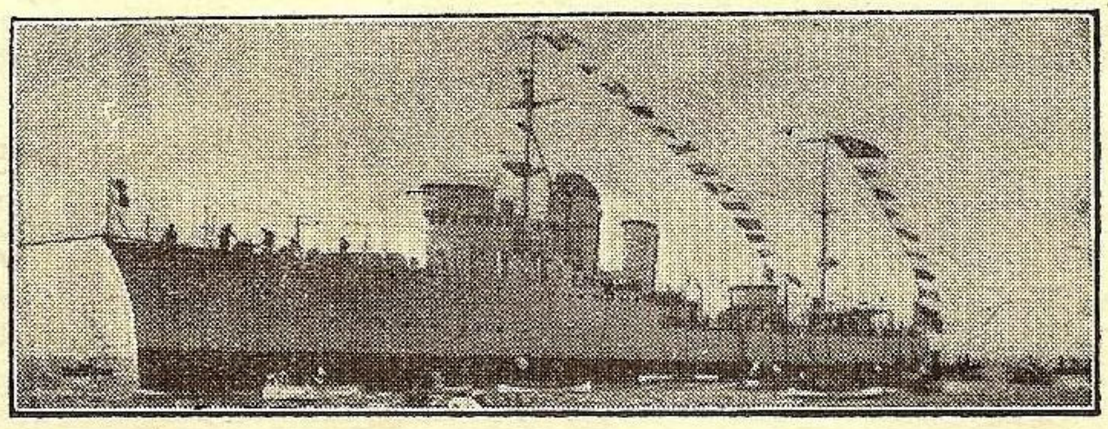
II. *Deschiderea Conferinței.*

Conferința s'a deschis la 22 Iunie 1936.

Urmau să participe puterile semnatare ale convenției dela Lausanne din 1923 și anume: Bulgaria, Marea Britanie cu dominioanele angajate atunci, Grecia, Italia, Japonia, România, U. R. S. S. și Yugoslavia.

Din aceste Puteri a lipsit Italia; iar din Dominioane nu a participat decât Australia.

Deși sancțiunile fuseseră între timp ridicate, Italia s'a abținut de a lua parte la lucrările conferinței, apreciind ca anormală situația în Marea Mediterană, creiată prin *prezența flotei engleze,* întărită



Distrugătorul turc „Zafer".

cu flota Metropolei (Home fleet) și prin acordurile de asistență mutuală [1]), încheiate pe iarnă, între Anglia deoparte și Grecia, Turcia și Yugoslavia de altă parte.

In adevăr chestiunea Strâmtorilor este strâns legată de situația generală în Mediterană și în special în Mediterana răsăriteană, unde Italia s'a instalat puternic în Dodecanez, fiind în măsură să controleze comunicațiile din această regiune.

Ședința de deschidere a avut loc sub președinția d-lui Motta, reprezentantul Consiliului federal al Elveției, care în discursul său a lăudat procedura corectă a Turciei în privința revizuirei pe cale pașnică a unui important act diplomatic tinzând să împace suveranitatea unui Stat cu interesele celorlalte State și ale comerțului în general.

După d-l Motta a luat succesiv cuvântul d-nii Rustu Aras, Titulescu, Lord Stanhope, Paul Boncour, Litvinov, Sato, Politis, Subbotici și Nicolaeff, cu toții arătând toată solicitudinea pentru cererea turcească și apreciind în gradul cel mai înalt, procedura adoptată de Turcia.

In legătură cu discursurile rostite în ședința de deschidere sunt de relevat unele puncte interesante.

Delegatul Turciei a arătat motivele ce au determinat țara sa să recurgă la modificarea regimului Strâmtorilor.

---

[1]) Acordurile au fost denunțate de Anglia după încheerea conferinței.

A insistat că cel mai vulnerabil punct al Turciei este în Strâmtori, anunţând că guvernul său este ferm hotărât să remilitarizeze strâmtorile.

Delegatul nostru d-l Titulescu a arătat că tot ce interesează securitatea Turciei atinge securitatea României, deopotrivă de interesată în chestiunile referitoare la Marea Neagră, întru cât prin M. Neagră şi prin Strâmtori trece singura noastră eşire la Marea liberă.

Domnia-Sa a afirmat că Strâmtorile sunt *inima* Turciei, dar în acelaş timp ele sunt şi *plămânii* României şi, ca o consecinţă, a arătat ca logică unirea acestor două ţări prin intermediul Înţelegerii balcanice.

A insistat că nu este vorba de o revizuire teritorială şi că procedarea guvernului turc a întărit credinţa în contractele internaţionale.

Delegatul Angliei a arătat că această conferinţă este rezultatul nereuşitei conferinţe de dezarmare şi dificultăţilor prin care trece Societatea Naţiunilor.

După *delegatul Franţei,* a vorbit dl. *Litvinov* care a arătat că dacă Strâmtorile sunt *„inima"* Turciei şi *„plămânii"* României ele reprezintă pentru U. R. S. S. *„centrul nervos vital".*

Delegatul Bulgariei a făcut o aluzie moderată în vederea unei eventuale revizuiri de tratate în folosul Bulgariei, la care — cu anticipaţie — dl. Titulescu a căutat să precizeze că este o mare diferenţă între cererea turcă şi o revizuire teritorială, cum ar fi revizuirea tractatului dela Neuilly.

Guvernul Italian a trimis o comunicare din care rezultă că Italia ar fi preferat ca această conferinţă să fi fost convocată după reunirea Consiliului Societăţii Naţiunilor. Urma să trimită delegaţi la Montreux atunci când situaţia generală s'ar limpezi sub diferitele ei aspecte. Făcea încă de atunci unele rezerve.

Acestea erau punctele de vedere după deschiderea conferinţei, în momentul când dl. Motta părăsia preşedinţia ei, care trecea asupra d-lui Bruce, delegatul Australiei.

La 23 Iunie, în şedinţa privată, dl. Rustu Aras a citit delegaţilor textul proectului turc, pe cari toţi l'au acceptat ca bază de discuţie.

S'a constituit in aceiaşi scop 2 comitete, unul tehnic, prezidat de dl. Ministru Conţescu şi un altul de redactare.

III. *Proectul Turciei.*

Liniile mari ale acestuia le-am văzut mai sus. El cuprinde 5 secţiuni.

Secţiunea I se referă la navigaţia comercială, Turcia promiţând (art. 2—5) să menţină libera trecere în orice împrejurare chiar fiind beligerantă, în care caz punea o serie de condiţiuni de natură să modifice această promisiune (navele să nu asiste pe inamicul Turciei, angajamentele Turciei decurgând din pactul Societăţii Naţiunilor).

Secţiunea II se referă la *nave de război şi nave auxiliare* (art. 6—10).

IN TIMP DE PACE şi pentru singurul scop : vizita de curtoazie, navele de mai sus pot trece liber — ziua — cu excepţia submarinelor (art. 6), după un preaviz de o lună, dându-se indicaţii asupra destinaţiei, numelor, numărului şi categoriilor din cari fac parte navele (6 a).

Pentru puterile neriverane, trecerea este admisă în limita a 14.000 tone, gruparea de forţe nedepăşind 1 crucişetor şi 2 torpiloare. Această forţă navală se va împărţi în două în cazul când flota turcă va fi absentă din baza sa din marea de Marmara sau dacă unul din navele sale, mai mari de 10.000 tone, ar fi provizoriu în poziţie de nearmare.

In acest caz, dacă unul din vasele în trecere va fi superior în deplasament jumătăţii deplasamentului global al grupării, trecerea acestuia se va face izolat (6 b).

Tonajul global al navelor de război neriverane, trecând simultan prin Strâmtori în marea Neagră nu va depăşi 28.000 tone (6 c). Acestea nu vor putea rămâne în această mare decât până la 15 zile (6 e) şi nu vor avea dreptul să utilizeze aeronavele lor aflate la bord.

Aceleaşi reguli se aplică şi puterilor riverane pentru unităţile ce ar avea de trecut în Mediterană. Excepţie pentru puterile riverane (U. R. S. S.), cari ar avea de trecut nave până la 25.000 tone, acestea putând trece numai izolate pe baza unei autorizaţiuni prealabile date de Turcia.

IN TIMP DE RĂZBOIU (Art. 7) Turcia neutră. Navele de război şi cele auxiliare pot trece liber în condiţiunile art. 6.

Trecerea este subordonată angajamentelor ce decurg din Covenant pentru Turcia ca Stat membru al Societăţii Naţiunilor.

Turcia fiind beligerantă (Art. 8) trecerea navelor de război străine depinde de o autorizaţie specială a Turciei.

In caz de ameninţare de război, Turcia poate aplica dispoziţiunile art. 8 : trecere cu autorizaţie specială.

Art. 10 se referă la dispoziţiunile sanitare de luat de către navele de război în cazuri de epidemii grave.

Secţiunea III se referă la aeronavele civile şi militare.

Art. 11 interzice trecerea, afară de cazul când se aplică regulile de navigaţie aeriană în Turcia, în care caz se va indica drumul de urmat în sbor.

Secţiunea IV prin Art. 12 este consacrată suveranităţii Turciei în zonele vizate de convenţie.

Secţiunea V prin Art. 13 prevede dispoziţiunea că noua convenţie abrogă şi înlocueşte dispoziţiunile convenţiei din 1923. Prevede formalitatea de ratificare, intrarea în vigoare din momentul semnării, durata 15 ani cu posibilitate de revizuire din 5 în 5 ani.

TURCIA a dovedit că este hotărâtă să fortifice şi ocupe strâmtorile, fără să introducă o clauză specială în convenţie. Din examinarea proectului se vede că această hotărâre a ei reiese din cuprinsul art. 12.

Proectul turc dă impresia că scopul urmărit ar fi acela de a face din Marea Neagră o mare aproape închisă puterilor neriverane. Această închidere ar avea serioase repercursiuni şi asupra unora din puterile riverane, dată fiind marea disproporţie între forţele riveranilor şi schimbarea situaţiei politice rezultată din modificări eventuale în relaţiunile dintre statele riverane.

IV. *Discutarea proectului turc.*

A început la 24 Iunie prin examinarea secţiunei II.

Delegatul U. R. S. S. cere ca limitarea prevăzută în proiect în privinţa trecerii să nu se aplice puterilor riverane şi că excepţiunile relative pentru submarine să fie întinse şi la port aeronave. Am văzut mai sus pe ce consideraţiuni se bază această propunere.

Delegatul Angliei (Lord Stanhop) observă că este nevoit să ceară noui instrucţiuni guvernului său, întru cât propunerea sovietică conţine un text şi principii noui.

Dl. *Litvinov* răspunde arătând că propunerea sa nu este în desacord cu principiile adoptate de Lausanne în 1923 când se recunoscuse — spune Domnia Sa — caracterul special al mării Negre, pentru că nici o limitare nu fusese prevăzută faţă de forţele părăsind această mare. A adăogat că situaţia din această mare nu s'ar putea compara cu nici o alta.

Delegatul Japonez (Dl. Sato), este pentru limitarea trecerei navelor de război, dacă măsura se va aplica în ambele sensuri. Opiniunea Japoniei se găsia deci alăturat de aceia a Angliei şi se înţelege motivul.

Delegatul francez formula rezerve asupra aplicării aceloraşi limitări navelor auxiliare pentru combustibil.

Discutându-se chestiunea limitării la 14.000 tone pentru navele beligerante intrând în Marea Neagră, Lordul Stanhope făcea noui rezerve, în timp ce delegatul Franţei adopta — în principiu — amendamentul sovietic, care tindea să interzică intrarea navelor be-

ligerante în M. Neagră, afară de cazul când s'ar executa angajamentele de asistenţă, decurgând din Covenant sau din alte acorduri încheiate în cadrul Pactului.

Franţa a căutat astfel să satisfacă nevoile sale şi ale aliaţilor săi din SE european pentru: a-i aproviziona — la nevoie — cu material de războiu, a se aproviziona cu derivatele petrolului, a satisface angajamentele de asistenţă mutuală.

Totuşi execuţia eventuală a acestor angajamente a apărut unor tehnicieni ca fiind foarte delicată în privinţa automatismului declanşării asistenţei mutuale.

Lucrările au continuat în comitetul tehnic, discutându-se succesiv chestiunea submarinelor, chestiunea trecerii aeronavelor cum şi a staţionarelor la gurile Dunării.

In ceeace priveşte submarinele Franţa susţinând teza sa: „egalitatea submarinelor cu celelalte nave de războiu" a protestat contra excluderii lor dela trecerea prin Strâmtori, teza ce ne convenia şi nouă.

In privinţa aeronavelor s'a avut în vedere enormul progres realizat în aeronautică.

Turcia direct ameninţată cerea restricţiuni serioase. Interesele celorlalţi erau divergente:

Rusia şi *Italia* se găsiau de o parte şi de alta strâmtorilor, cu baze aeriene în Crimeia şi Dodecanez.

Germania era recent interesată în această regiune pe baza acordului cu Italia, autorizând escala în Dodecanez pentru avioanele germane.

Anglia şi *Franţa* aveau nevoie de nave port-avioane, Faţă de opoziţia anglo-franceză, Turcia a adus unele modificări art. 11 din proect menţinând interdicţia de sbor pe deasupra cu asigurarea însă a trecerii atât între cele două mări cât şi între Asia şi Europa pe drumuri indicate.

Rusia s'a ciocnit cu Anglia pe chestia navelor port-avioane. Japonia era de partea Rusiei sovietice prin faptul că totdeauna a fost contra navelor port-avioane.

Inspirându-se din lucrările comitetului tehnic, delegaţia engleză a formulat şi depus la 4 Iulie o serie de amendamente, cari, în fond, constituiau un adevărat contraproiect tinzând să împace vederile guvernului britanic cu textul proectului turc.

V. *Contraproiectul britanic.*

Contra proectul britanic cuprindea 26 articole şi recunoştea în mod expres dreptul Turciei de a proceda fără întârziere la reînarmarea strâmtorilor.

In esenţă, el cuprindea următoarele dispoziţiuni:

1. Libertate complectă de intrare şi eşire pentru statele riverane cu condiţiunea de a nu se depăşi un tonaj de 15.000 tone deodată.

2. Tonajul maxim global al forţelor navale ale Puterilor neriverane este limitat la 30.000 tone. Poate fi mărit la 45.000, după o scarăvariabilă, în cazul când ar creşte tonajul celei mai tari puteri riverane.

3. Orice putere neriverană va putea trimite în Marea Neagră în unele eventualităţi şi mai ales pentru scopuri umanitare până la 10.000 tone.

4. *In caz de războiu Turcia fiind neutră* (ART. 16) orice putere beligerantă va putea trimite fără nici o limitare forţe navale în Marea Neagră.

5. *In caz de ameninţare de războiu,* Turcia poate ţine la discreţia sa trecerea prin Strâmtori, cu obligaţia de a anunţa Consiliul Soc. Naţiunilor. Dacă cu majoritatea de 2/3 aceasta se pronunţă contra închiderii, Turcia este obligată să deschidă strâmtorile.

6. Menţinerea Comisiunei Strâmtorilor pentru informaţii şi scopuri statistice.

7. Pentru vizita de curtoazie Turcia poate invita în porturile din strâmtori orice forţe navale străine.

8. Noua convenţie să intre în vigoare după ratificarea ei de toate Statele, inclusiv Italia. Pe baza unui protocol special, Turcia va putea fi autorizată să procedeze la înarmarea strâmtorilor fără nicio întârziere.

9. Prin ART. 23 se prevede că nici o dispoziţiune a convenţiei nu va atinge stipulaţiunile *Covenantului* atât în privinţa Turciei cât şi a celorlalte Puteri.

10. Durata convenţiei 50 ani (în loc de 15 ani), putând fi amendată la finele unor perioade de 5 ani.

Contraproectul britanic avea faţă de proectul turc câteva deosebiri esenţiale, din care unele chiar de principii. Din comparaţia punctelor celor două texte arătate aci se pot deduce deosebirile, cadrul acestui articol nu îngădue şi această detaliată examinare.

VI. DISCUŢIUNI ASUPRA CONTRA PROECTULUI BRITANIC

Către 9 Iulie, printr'un acord unanim, Conferinţa adoptase ca bază de discuţie contra-proectul britanic.

In acest moment punctele de acroşaj între cele două teze opuse erau următoarele:

a) Sovietele urmăriau să se apere în Marea Neagră contra apariţiei oricărei nave de războiu, de tonaj chiar mijlociu, gândindu-se — fără îndoială — la „cuirasatele de buzunar" germane.

b) Pretindeau libertate complectă de a trece forţele lor din Marea Neagră în Mediterana.

c) Căutau să se obţină o închidere cât mai complectă a mării Negre, afară de cazurile când navele intrau pentru scopuri de asistenţă mutuală.

d) De acord cu puterile Inţelegerii Balcanice şi cu Franţa, Sovietele cereau ca Strâmtorile să fie libere în cazurile de aplicarea acordurilor regionale de tipul Inţelegerii Balcanice, acord franco-sovietic.

In şedinţa din 9 Iulie s'a produs energica intervenţie a d-lui Titulescu faţă de delegaţia britanică, căreia i se reproşa că nu dă aceiaş atenţie pactelor regionale la Montreux, spre deosebire de ceeace face la Londra şi Geneva.

La 13 Iulie 1936, după 3 săptămâni de eforturi situaţia se putea rezuma la o singură, dar capitală chestiune: Va obţine Rusia Sovietică, pentru caz de războiu, Turcia nefind beligerantă, (Art. 16), libera trecere a flotei sale în Mediterana?

Discuţiunile vii asupra *art. 16* şi asupra trimiterii flotelor pentru scopuri umanitare au marcat punctul culminant al neînţelegerilor, punând în pericol, la un moment dat, chiar continuarea conferinţei.

In adevăr, textele amendamentelor engleze referitoare la aceste chestiuni *deschideau liber Marea Neagră* flotelor neriveranilor, în timp ce Rusia Sovietică ar fi vrut să obţină dacă nu excluderea lor totală cel puţin o serioasă limitare.

Prin deschiderea porţei Mărei Negre forţelor neriverane, Anglia reuşia să constrângă U. R. S. S. să nu scoată din această mare, forţele ei navale, de teama atacului forţelor străine intrate aci.

Pe de altă parte Anglia urmăria prin această constrângere indirectă să evite repunerea în discuţie a acordului naval anglo-german (18 Iunie 1935), mai ales că între timp unele ştiri lăsau să se creadă că Germania nu ar ezita să facă un asemenea demers, dacă U. R. S. S. obţine o libertate completă de trecxere.

Englezii cereau să se poată urmări o flotă şi în Marea Neagră. Sovietele arătau că introducerae flotelor neriveranilor în Marea Neagră ar putea altera limitarea armamentelor navale în această mare, obţinută până astăzi.

Art. 16 din contraproectul britanic a fost însă modificat de englezi în sensul că strâmtorile vor fi închise pentru orice beligerant dacă nici un riveran al Mării Negre nu va fi el însuşi beligerant.

Faţă de această redactare, Sovietele au propus redactarea următoare: In timp de războiu (Turcia neutră) strâmtorile vor fi închise tuturor beligeranţilor, afară de cazul prevăzut în art. 23 din contraproiectul britanic.

Delegaţia sovietică părea hotărîtă să rupă negocierile decât să renunţe la acest punct.

Anglia — având în vedere acordul naval turco-britanic pentru cooperare în Mediterana — a consimţit în fine, la admiterea tezei sovietice, împărtăşită şi de delegaţiile franco-române după rezervele făcute.

Chestiunile referitoare la aeronautică au fost în cele din urmă admise, după care s'a admis şi suprimarea comisiunei strâmtorilor, guvernul turc urmând să-i preia atribuţiunile. S'a mai decis ca să se lase convenţia deschisă semnăturei ulterioare a Italiei.

La 18 Iulie conferinţa era în măsură să adopte textul definitiv al convenţiei noui a strâmtorilor.

Delegaţia Japoniei anunţă intenţiunea sa de a semna convenţia, făcând rezerve la toate chestiunile în care se vorbia de Soc. Naţiunilor, Covenant şi acordurile derivate din ele şi declarând că ţara sa îşi rezervă întreaga libertate de acţiune în această privinţă.

VII. NOUA CONVENŢIE A STRÂMTORILOR.

Semnarea solemnă a convenţiei s'a făcut în seara de 20 Iulie, iar a doua zi trupele turceşti au ocupat zona demilitarizată, în momente de mare entuziasm ce străbătea întreaga Turcie.

Convenţia are iniţial un articol recunoscând şi afirmând principiul libertăţii de trecere şi navigaţie pe mare în strâmtori, încă 28 articole repartizate în 5 secţiuni, 4 anexe şi un protocol de semnare.

Secţiunea I se referă la navele de comerţ cuprinzând: a) *pentru timp de pace* (art. 2—3) dreptul de liberă trecere — ziua şi noaptea — prin strâmtori, cum şi formalităţile de îndeplinit pentru perceperea taxelor şi executarea măsurilor sanitare. ANEXA I detaliază chestiunea taxelor. Pilotajul şi remorcajul rămân facultative.

b) *Pentru timp de războiu* (Turcia *neutră)* (art. 4), se aplică dispoziţiunile anterioare.

c) *Pentru timp de războiu* (Turcia *beligerantă)* (art. 5) libertate de trecere pentru navele puterilor în pace cu Turcia, cu obligaţia ca acestea să nu asiste pe inamic. Trecere ziua şi pe drumul indicat după caz.

d) Pentru cazul de *ameninţare iminentă de războiu,* trecerea se va efectua potrivit art. 2, numai ziua şi pe drumuri fixate după caz. Pilotajul poate deveni obligator, fără taxe, Prin art. 7, se precizează înţelesul termenului „vase de comerţ", acestea fiind navele neprevăzute în Secţiunea II.

Secţiunea II-a se referă la navele de războiu.

Definiţiunile vaselor de războiu sunt acelea din ANEXELE II şi IV, cari nu sunt altceva decât câte un extras din acordul naval dela Londra (1936) în partea referitoare la deplasamente, clase şi subclase, vechimea navelor.

Art. 9 se referă la trecerea navelor auxiliare pentru transporturi petroliere. Ele nu intră în calculul tonajului în trecere supus la limitări, fiind însă asimilate cu navele de războiu în privinţa celorlalte condiţiuni de trecere.

Nu intră în această categorie decât navele ce nu au ca artilerie navală mai mult de 2 tunuri de 105 mm. max., ca artilerie antiaeriană mai mult de 2 tunuri de 75 mm. maximum.

In timp de pace.

Prin art. 10 se autorizează trecerea prin Strâmtori de către navele uşoare de suprafaţă *), micile nave de luptă şi navele auxiliare ale puterilor riverane sau neriverane cu condiţiunea să intre ziua şi să îndeplinească cerinţele de limitare şi trecere, enumerate mai departe.

Celelalte nave nu pot trece decât în condiţiunile art. 11 şi 12.

Art. 11 se referă la trecere navelor de linie ale riveranilor (U. R. S. S.) de tonaj superior celui prevăzut la art. 14 al. a (15.000 t.).

Trecerea se va face unitar, cel mult escortat de 2 torpiloare.

Art. 12. Se referă la trecerea submarinelor construite în şantierele exterioare Mării Negre şi cari pot intra către bazele lor sau ieşi pentru eventuale reparaţii.

Trecerea în strâmtori ziua şi la suprafaţă. Necesar a se da un preaviz Turciei de punerea lor în construcţie sau cumpărare.

Art. 13 se referă la condiţiunile de trecere:

— preaviz de 8 zile, de dorit 15 zile pentru puterile neriverane cu arătarea compunerii şi caracteristicilor forţelor navale, numele unităţilor, destinaţia şi data trecerii;

— trecerea să se efectueze în timp de 5 zile dela data anunţată, altfel un nou preaviz este necesar;

— în momentul trecerii, C-dtul forţei navale comunică staţiunilor de semnale dela intrările strâmtorilor compunerea exactă a forţei sale navale.

Art. 14. Tonajul global, pe care forţele navale străine îl pot trece simultan prin strâmtori, în timp de pace, este limitat la 15.000 tone, afară de cazurile prevăzute prevăzute în art. 11 şi în ANEXA III (nave-şcoală japoneze).

Numărul navelor în trecere, cuprinse în acel tonaj, nu pot depăsi nouă unităţi.

Excepţie privind tonajul global pentru navele ce fac vizite în porturile Strâmtorilor sau pentru cazuri de avarie.

Prin *Art. 15* se interzice întrebuinţarea aeronavelor bastimentelor în trecere prin strâmtori; iar *art. 16* fixează ca durată de trecere — pentru navele de tranzit — timpul strict necesar pentru traversare. *Excepţii:* avarii, accidente de navigaţie.

Art. 17. Se referă la vizita de curtoazie în porturile strâmtorilor tonajul şi compunerea forţelor oarecare, reintrare în marea de unde au venit.

Excepţii: poate continua drumul în cealaltă mare dacă se găseşte în condiţiunile normale de tranzit.

Art. 18. Tonajul global pe cari Puterile neriverane îl pot avea în marea Neagră, în timp de pace, este limitat la 30.000 tone. Dacă la un moment oarecare tonajul flotei celei mai tari din M Neagră ar depăşi cu cel puţin 10.000 tone pe acel al flotei celei mai tari în momentul semnărei convenţiei, tonajul global de mai sus va putea fi majorat proporţional până la maximum 45000 tone.

Tonajul navelor intrate pentru scopuri umanitare în Marea Neagră nu trebuie să depăşească niciodată 8000 tone. Trecerea este scutită de preaviz, însă este subordonată unei autorizaţiuni speciale a guvernului turc.

Durata şederii, ori care ar fi motivul venirei, este mărginită la 21 zile.

IN TIMP DE RAZBOIU, TURCIA NEBELIGERANTA.

Art. 19. Complectă libertate de trecere în condiţiunile art. precedente. Navele puterilor beligerante nu pot trece decât în cazurile prevăzute de art. 25 (asistenţa datorită victimei unei agresiuni) când nu se va face nici una din limitările specificate mai sus.

Excepţii: Navele puterilor beligerante (riverane sau nu) pot trece strâmtorile către baza lor, dacă au fost surprinse de starea de războiu dincolo de strâmtori.

IN TIMP DE RAZBOU, TURCIA BELIGERANTA.

Prin art. 20 se lasă la discreţia Turciei acordarea trecerii prin strâmtori.

AMENINŢARE DE RAZBOIU.

Aceiaş facultate este recunoscută Turciei, care trebuie să notifice măsurile restrictive, atât Soc. Naţiunilor cât şi Părţilor contractante. Dacă Consiliul Soc. Naţiunilor, cu majoritate de 2/3 în care trebuie să fie cuprinsă majoritatea semnatarilor convenţiei găseşte neîndreptăţite măsurile luate, Turcia va trebui să redeschidă strâmtorile.

Secţiunea III-a se referă la *Aeronave.*

Art. 23 arată condiţiunile de trecere ale areonavelor civile:

*) Vezi „Conferinţa dela Londra" No. 6 din *„Marea Noastră".*

INFLUENŢA MĂRII ASUPRA STRATEGIEI

— Conferinţa D-lui General Mihail Schina la Universitatea Populară N. Iorga din Vălenii de Munte —

Conferenţiarul, după câteva cuvinte introductive, face o incursiune prin istoria omenirii pentru a arăta legătura dintre apă şi pământ în desfăşurarea operaţiunilor militare.

Primii vâslaşi ai omenirii, cretanii, sunt şi cei dintâi cari au avut intuiţia „stăpânirei mărilor". Sub ei, Marea Egee, poate fi socotită ca prima şcoală navală a lumii. In situaţia lor insulară, cretanii s'au simţit prea siguri şi s'au mulţumit numai cu beneficiile economice pe care le trăgeau din hegemonia comercială ce o exercitau pe litoralul oriental al Mării Mediterane, neglijând să organizeze apărarea teritoriului contra unei eventuale invaziuni. Regele Cretei, pentru apărarea teritoriului său, nu avea decât flota la dispoziţie. Dar, prin invazia Acaienilor şi Dorienilor din sec. IV a. Hr., distrugerea Cretei, aflată fără apărare terestră, a fost complectă şi civilizaţia cretană dispare ca şi cum n'ar fi fost.

Cretanii nu au ţinut seama de şcoala navală, pe care, tot ei, o făcuse popoarelor dela Nord, aşa că pământul cu ajutorul mării, a învins marea fără ajutorul pământului.

Egiptenii, înainte de aşa numita „epocă greacă", pe la anul 2000 a. Hr., întrebuinţau marea nu numai ca linie de comunicaţie comercială, dar şi în scopuri strategice. Pentru a întoarce defileurile din munţii Libanului, care interceptau calea ce duce prin Siria în Valea Eufratului şi pentru a evita noui bătălii la Magedda şi Kadesch, flota egipteană, pornită din Delta Nilului, debarcă trupe pe coasta Feniciei, în porturile Biblos, Tyr şi Sidon.

Din timpuri străvechi, legătura între operaţiunile militare pe uscat şi cele pe mare devine foarte strânsă. Marea colaborează cu pământul pentru a învinge pământul.

La anul 532 a. Hr., Darius, în expediţia contra Scyţilor, e însoţit de o flotă de 600 nävi, ,cu ajutorul cărora construeşte podurile peste Hellespond şi Dunăre şi cari îi asigură retragerea.

Legătura între mare şi pământ, se vede, încă mai bine, în celebrele bătălii ale antichităţii dela Maraton, Termopile şi Salamina.

Alexandru cel Mare, însă, este primul în istorie, care prin geniul său a pătruns însemnătatea strategică ce stăpânirea mării o are pentru operaţiunile pe uscat.

Când a trecut în Asia, stăpânirea mării o aveau persanii. Atenienii, neştiind ce sorţi îl aşteaptă pe macedonean, s'au menţinut într'o absolută neutralitate.

Alexandru şi-a dat seama că, dacă înaintează în interiorul Asiei Mici, putea să fie tăiat de baza sa ; şi atunci, prima grijă a fost de a paraliza acţiunea inamicului pe mare. Aceasta a putut să o obţină, înaintând dealungul coastei, cucerind pe uscat, port după port, până ce toate bazele navale ale Persanilor au fost distruse. Dacă Darius III, ar fi refuzat lupta de pe Granic, comunicaţiile lui Alexandru ar fi fost continuu ameninţate, şi marea fiindu-i închisă, istoria sa poate ar fi fost alta. Dar Alexandru, victorios, nu urmăreşte pe Darius, ci urmează iar drumul litoralului, cucerind, prin lupte grele, coasta mării până la Alexandretta. Aici, aflând că Darius e în apropiere, îl atacă în câmpia Issus. Infrângerea persanilor a fost şi mai cumplită, dar Alexandru, conform principiului strategic iniţial, nu urmăreşte armata fugară, ci înaintează tot pe litoral ; asediază Tyrul, cucereşte Sidonul şi Gaza, şi ajunge până în Egipt, unde la gurile Nilului, construeşte Alexandria. Prin aceasta a rupt lanţul

---

— preaviz de 3 zile sau un preaviz general pentru serviciile periodice ;

— zona strâmtorilor interzisă, afară de drumul indicat de guvernul turc ;

— pentru trecerile între Europa şi Asia, aeronavele vor avea înlesnirile necesare, — în caz de autorizaţii speciale — iar drumul de uramt în zona strâmtorilor va fi indicat periodic.

Secţiunea IV-a. Dispoziţiuni generale.

Comisiunea strâmtorilor se desfiinţează *(Art. 24)*, atribuţiunile sale trec asupra guvernului turc.

Art. 25 precizează că obligaţiunile decurgând din Pactul Soc. Naţiunilor, pentru oricari din puterile semnatare nu sunt modificate de dispoziţiunile Convenţiei strâmtorilor. La acest articol Japonia, a făcut speciale rezerve cu ocazia semnării.

Secţiunea V-a. Dispoziţiuni finale.

Art. 26 se referă la ratificări şi intrarea în vigoare a convenţiei (la depunerea a 6 ratificări) *).

Art. 27. Convenţia rămâne deschisă adesiunei ori cărei puteri semnatare a tratatului de pace dela Lausanne.

Art. 28. Durata convenţiei este de 20 ani. Principiul libertăţii de trecere va fi aplicat pe o durată indefinită. Durata poate fi prelungită după 20 ani. Denunţarea s'ar face printr'un preaviz de 2 ani.

Art. 29. Convenţia poate fi reviziuită din 5 în 5 ani, după un preaviz de 3 luni, pe calea normală diplomatică sau prin convocarea unei conferinţe.

Am văzut la ce se referă anexele convenţiei.

Protocolul de semnare precizează :

1. Turcia poate remilitariza imediat strântorile.
2. Poate aplica provizoriu convenţia dela 15 Aug. 1936.
3. Protocolul devine efectiv din momentul semnării (20 Iulie 1936).

*) Prin protocolul de semnare Turcia poate pune în aplicare provizoriu convenţia dela 15 Aug. 1936.

CONSECINŢELE NOULUI ACORD.

Se ştie că forţa politică a Turciei a depins de gradul de suveranitate exercitat asupra Strâmtorilor.

Prin recâştigarea suveranităţii sale asupra celui mai important punct strategic şi politic al Turciei, această ţară va juca de acum înainte un rol politic independenet atât în Europa cât şi în Asia.

Din aceste puncte de vedere Turcia a repurtat un neîndoios succes, ieşind după conferinţă cu un prestigiu sporit şi cu o forţă politică demnă de luat în seamă.

Vom vedea într'un articol ulterior consecinţele rezultate pentru celelalte ţări şi în special pentru România.

persan în Mediterana şi stăpânirea mării trece de partea lui. Numai după aceasta porneşte spre inima Asiei, ale cărei porţi le deschide la Arbela, unde, în cea mai mare bătălie a antichităţii, sfărâmă complect imperiul persan.

Alexandru înscrie în istorie una din cele mai frumoase concepţiuni strategice de operaţiuni militare în legătură cu marea.

Odată cu desvoltarea imperiului roman, flotele ce nu cunoşteau decât marea Egee, cutreeră întreaga Mediterană, trecând chiar şi dincolo de Porţile lui Hercule.

Cartaginezii, cu care Romanii intră în conflict, sunt de neînvins la început, pentrucă ei aveau o puternică flotă, datorită căreia rezistau cu succes şi pe uscat. Văzând avantagiile pe care le oferă marea, chiar din timpul războiului întâi punic, Romanii au construit o flotă de 150 de nävi şi în acelaş timp au adoptat o tactică navală cu care adversarii nu erau deprinşi. Astfel au câştigat două din cele mai însemnate lupte navale ale antichităţii.

Marea începe să concure cu pământul pe câmpul tactic al bătăliilor. Succesele luptelor navale se desăvârşesc însă, tot pe pământ, şi bătălia dela Zama, pe teritoriul african, pune capăt celui de al doilea război punic care a durat 17 ani.

In apogeul puterii romane, Marea Mediterană nu era decât un lac roman, *mare nostrum, mare internum.*

Romanii n'au ştiut să folosească avantagiile pe care i le oferea stăpânirea mării. Putem afirma, chiar, că le-a lipsit concepţia defensivă a imperiului. Nu este locul a arăta cauzele şi punctele slabe ale politicei militare romane, dar semnalăm ceeace poate reprezenta ca putere, o concentrare de forţe în nordul Italiei, aduse din Spania, Africa şi Asia, când întreg litoralul mării Mediterane, îi servea de bază, în contra barbarilor ce se năpustesc asupra Romei.

După aceste câteva exemple ale antichităţii, pentru a vedea legătura dintre mare şi pământ în operaţiunile militare, să vedem şi exemple din timpurile mai apropiate de noi.

După căderea imperiului roman, urmează un şir de veacuri, când caracterul local al luptelor scot marea din ciclul obiectivelor urmărite de cuceritorii pământului.

In acest timp, din urmaşii vechilor Normani se formează popoarele maritime. O luptă surdă se dă între poporul insular anglo-saxon, — conştient de menirea pe care situaţia sa geografică i-o hărăzeşte în lume, — şi marinarii continentului. Lupta pe mare, ce ţine 4 secole, între Anglia şi Franţa, poate fi socotită ca un al doilea ciclu al războaielor punice şi sfârşeşte prin a face din luntraşii Tamisei şi Mânecei, stăpânii mărilor şi oceanelor depe glob.

In această luptă de secole, marea nu a fost singură teatrul bătăliilor, ci a avut nevoie şi de sprijinul pământului. Nici unul nu s'a putut lipsi de concursul celuilalt.

In sec. XIX, odată cu descoperirea maşinei cu vapori, se deschide ştiinţei navale orizonturi noui. Rolul mării, în operaţiunile militare depe continent, devine tot mai important, şi nu există, aproape campanie, dela Waterloo până la Port-Arthur şi Tsushima, în care flotele să nu fi luat şi ele o parte activă la conflictele de pe pământ.

Vom cerceta din acest punct de vedere două din campaniile în care marea a jucat un rol covârşitor şi care, pentru noi Românii, au o deosebită importanţă, pentrucă s'au desfăşurat pe meleagurile şi ţărmurile noastre : campania ruso-turcă din 1828—29 şi războiul Crimeii din 1853—56.

Stăpânirea mării Negre şi a Strâmtorilor, plămânii de respiraţie a acestei mări, a fost visul milenar al imperiului ţarist.

Flota turcă, foarte slabă după lupta dela Navarin, nu putea contesta Rusiei stăpânirea absolută a mării Negre. In marea Egee şi Mediterană însă, superioritatea era a Turciei ; şi sultanul putea să-şi aducă trupe din Siria, Egipt şi Asia Mică, fără a putea fi împiedicat de flota inferioară ce o avea în acele ape Rusia.

In acest război, grosul trupelor ruse, după ce a trecut Prutul, au cucerit Măcinul, Hârşova şi Constanţa, pe care au transformat-o în bază principală de operaţie şi aprovizionare. Trupele înaintând, baza trebuia schimbată şi atunci au asediat Varna. La acest asediu au fost aduse de către ruşi trupe de pe frontul asiatic ; iar de turci, din Şumla. Marea în acest război îndeplineşte rolul liniilor interioare.

Odată cu venirea iernei, conform obiceiului timpului, campania e întreruptă. In primăvara anului 1829, când operaţiile reîncep, concursul flotei devine şi mai pronunţat prin faptul că ea începe campania, prin bombardamentul şi cucerirea fortului ce domină intrarea de sud a portului Burgas şi pe care o escadră turcă, venită din Bosfor, a încercat în zadar să-l reocupe.

Atacul turcilor pe uscat, pentru reocuparea Varnei, este respins, neavând nici un sprijin pe mare, sprijin care, pentru ruşi, sporise simţitor prin piciorul pus în rada Burgas.

După ocuparea complectă a Burgasului, unde stabilesc o nouă şi puternică bază navală, ruşii înaintează pe trei coloane : una dealungul mării, care ocupă Midia ; a doua spre Constantinopol şi a treia la Enos, pe ţărmul mării Egee, unde dă mâna cu flota rusească din acea mare.

Campania în care se vede clasica colaborare a mării cu pământul, se încheie prin pacea dela Adrianopol, 1829, de când a început să existe şi un comerţ românesc pe mare.

A doua campanie de care s'a amintit, războiul Crimeii din 1853—56, are o caracteristică specială, prin faptul că marea provoacă războiul, marea îl iniţiază şi ancorele flotelor europene, aruncate în faţa Sevastopolului, au atârnat cu toată greutatea lor în cumpăna victoriei.

In acest război era natural ca escadra anglo-franceză să atace Sevastopolul, baza navală a ruşilor în marea Neagră ; dar nu trebuia să neglijeze marea de Azov, care, în spatele Crimeii, constituia o bază de operaţie legată prin fluviul Don, cu interiorul imperiului. Rezistenţa mereu împrospătată a ruşilor a arătat aliaţilor greşala strategică ce au comis. Când şi-au dat seama aliaţii, de ce foloase trăgeau ruşii prin faptul că stăpâneau marea de Azov, s'au hotărît să forţeze strâmtoarea Kertcha.

Cum, în urmă, aliaţii aveau în stăpânire toate mările, împrospătarea forţelor şi aprovizionarea nu întâmpina nici-o dificultate şi contra-atacurile disperate ale ruşilor n'au nici un rezultat.

Războiul acesta în care marea a îndeplinit rolul liniilor interioare, se încheie prin pacea dela Paris.

Care este rolul mării în războiul cel mare 1914—1919?

In acest război, din cauza extensiunii teatrului de operaţii, marea devine nu numai un mijloc de luptă cu covârşitoare influenţă, dar, chiar un scop. In acest război se găsesc faţă în faţă, cea mai mare putere militară a continentului şi cea mai mare forţă navală din lume. Războiul mondial a fost concentrat în scopurile lui, fiind-

că Anglia și Germania, urmăreau un scop unic : „dominațiunea mărilor".

Sec. XIX a fost caracterizat de natura războaelor sale, prin aceia că se simte că popoarele vor depinde tot mai mult de circulația pe căile maritime. Acum viața unui stat începe să depindă de libertatea mărilor, totuși nu sunt încă pătrunși în ce măsură viața de pe uscat e legată de lucrul apelor oceanelor.

Anglia, pentru care căile maritime, au funcțiunea arterelor și vinelor în corpul omului, nu putea permite ca aceste căi să fie la discreția inamicului, care putea să i le întrerupă. Toată politica ei nu tindea decât să mențină libertatea mărilor.

Alianța cu Japonia, apropierea de Statele Unite, atitudinea măgulitoare față de Italia, o viitoare forță navală, și strânsa cordialitate cu Franța, sunt pietre pe care Anglia le pune la baza edificiului supremației sale navale.

Războiul mondial a fost condus la început de două concepțiuni strategice :

1) Strategia pământului, concepută de Schlieffen pe Rin, și

2) Strategia mării, concepută cu 2 secole înainte, de Anglia, cu jaloanele puse dela Gibraltar până la Singapore, pe drumul Indiilor ; și ale porturilor Irlandei și Mânecei, pentru a stăpâni calea oceanului Atlantic, ce leagă America cu Europa.

Germania a avut și o strategie pe mare, al cărei scop era de a nu permite rușilor să aibă o legătură pe mare cu aliații, izolându-i. In acest scop au închis Baltica la strâmtoarea Belturilor prin superioritatea flotei sale ; iar cea de a doua cale de comunicație cu aliații a fost închisă printr'un act îndrăsneț și neașteptat. Vasele Goeben și Breslau s'au strecurat prin Mediterana până în Bosfor, fără a fi urmărite și distruse de englezi. Aceasta a fost una din erorile comise de alianță, căci comunicația ușoară cu Rusia și aliata de mai târziu, România, a fost întreruptă. Tot din această cauză Bulgaria și Turcia au fost nevoite să se alipească puterilor centrale.

Pe cât era de ușor a se urmări cele două vase germane la început, pe atât de greu a fost a se repara greșala mai târziu.

Când escadra anglo-franceză atacă Dardanelele, în Februarie 1915, forturile erau armate, pozițiile întărite și ocupate de artileria germană. Se cunoaște dezastrul suferit fără a fi cucerit nimic. Marea nu a putut să învingă pământul.

Dar nici pământul nu a învins marea ; nici turco-germanii asupra canalului de Suez, nici germanii în Franța, spre Calais. Germanii au pornit dela Anvers, în entuziasmul succeselor lor, cu certitudinea de a cuceri Calais, „Gibraltarul german", cum îl numeau ei atunci. Sunt opriți de un șanț, „Iserul". In timpul luptei depe Iser apare în apele litoralului flota engleză, și-i silește să se îndepărteze de țărm, unde se isbesc de mlaștine.

Soarta războiului a fost decisă și de aportul escadrelor engleze. Ne mai având drum liber pe mări din cauza vigilenței vaselor de război engleze, germanii n'au mai putut rezista. Cei de pe uscat n'ar fi putut învinge dacă n'ar fi avut sprijinul mării.

Alianța între pământ și mare a asigurat victoria, și tot ea o va garanta și în viitor.

Marea Neagră, „Marea noastră", a fost legată de desvoltarea politică a României contemporane și este plămânul nostru atât în timp de pace cât și în timp de război.

Indiferent de aliante care ar putea fi trecătoare, noi trebue să avem instrumentul care să ne asigure apărarea coastelor și protejarea comerțului, și care este flota.

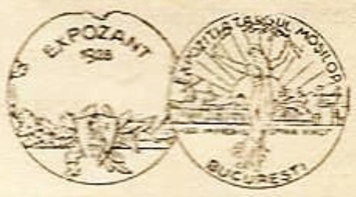
De importanța „Mării noastre" să fie pătruns fiecare român și „cultul mării" să fie un cult al neamului nostru.

La aceasta se va putea ajunge dacă se va da marinei noastre, posibilitatea și mijloacele să se avânte în largul ei.

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moșilor 1928

Medalie de Aur



Exp. Tg. Moșilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint

Meritul Comercial cl. II

ȘTEFAN PETRESCU

MARE ATELIER DE DOGARIE

BUCUREȘTI

STRADA Dr. BOTESCU, 14

(PIAȚA MATACHE MĂCELARU)

TELEF. 4.15.14

EXECUTA ORICE LUCRĂRI DE ACEASTĂ BRANȘA CA:

ZĂCĂTORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării

Precum și orice reparațiuni cu

PREȚURI REDUSE

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

15 VII. 1936 — 15. IX. 1936

Cronica lunară a acestui număr, va cuprinde în rândurile ei, evenimentele a 60 zile cari s'au scurs dela 15. VII. 1936 până la 15 IX, 1936.

Aceste evenimente au fost de amândouă felurile, adică şi îmbucurătoare şi triste. Dar, făcând bilanţul general al lor, acesta lasă în urma lui îngrijorare pentru viitor şi nesiguranţă.

La fel ca cele din intervalele de timp descrise în numărul trecut. Nici măcar timpul nu a avut o continuitate firească.

Astfel, timpul excesiv de călduros, — adevăratele canicule despre care vorbeam în numărul trecut, — s'a menţinut până în primele zile ale lui August, când a început în mod nefiresc să se răcească din ce în ce pentruca la 15 Sept. să dea impresia că toamna s'a grăbit mult anul acesta, păcălind astfel vizitatorii staţiunilor noastre maritime cari îngrijoraţi de caniculele lui Iulie, se gândeau cu groază la ce trebuiau să se aştepte cu venirea lui August. Arătam în numărul trecut că afară de Mangalia staţiunile noastre maritime nu s'au bucurat până la 15 Iulie de o afluenţă mare de vizitatori. Şi aceeaş situaţie s'a menţinut şi după această dată. Aceasta, bine înţeles comparativ cu alţi ani.

In numărul trecut, am căutat chiar să întrezărim şi cauzele, şi printre acestea am numărat şi specula. O lună petrecută la mare, înseamnă astăzi, debursarea unei sume însemnate, care este departe de a corespunde confortului ce ţi se oferă în schimbul ei.

Majoritatea staţiunilor noastre maritime, au dovedit lipsuri pe care dacă autorităţile comunale respective precum şi Oficiul Naţional de Turism nu se hotărăsc să le îndrepte cât mai curând, vor micşora an de an pe cei ce în fiecare vară vin la mare.

Aceste lipsuri sunt nenumărate şi mari: inexistenţa unui organ de control care să tempereze setea proprietarilor de locuinţe şi restaurante de a ajunge la cifre astronomice pentru pungile modeste, lipsa de lumină şi de apă potabilă, murdăria plajelor etc.

Staţiunile Eforia şi Carmen Silva vor pierde cu siguranţă pe toţi străinii, în special polonezi şi cehoslovaci, dacă nu se vor convinge că aceste lipsuri trebuesc neapărat şi urgent acoperite.

Foarte puţini din cei ce au venit anul trecut sau acum doi ani, au mai venit şi anul acesta, şi aceasta numai din cauza lipsurilor arătate mai sus. Am avut ocaziunea să stau de vorbă cu câţiva din ei şi să le culeg impresiile. Toţi regretau că au venit la noi, toţi spuneau că cu banii ce au cheltuit puteau petrece pe coasta Dalmaţiei sau a Franţei şi în condiţiuni cu adevărat civilizate.

Unul din ei chiar, — un profesor cehoslovac — nu putea să-şi erte slăbiciunea că a putut să cedeze insistenţelor unui prieten de a veni la Eforie, care — se spune — este pe punctul de a fi declarată staţiune regală. Murdăria din această staţiune şi din Carmen Silva, pe care deasemeni o cunoştea, precum şi lipsa totală de respect al liniştei, erau lipsurile care îl revoltau, în special.

Şi cu regret a trebuit să recunosc că avea cea mai complectă dreptate.

Coji de pepene, coceni de porumb şi resturi de mâncare aruncate pe aşa zisele străzi şi pe plajă, au stat zile întregi fără a fi strânse de vreun gunoer a primăriei; dimineaţa la plajă şi mai ales imediat după prânz când fiecare cetăţean punea puţin capul pe pernă, era terorizat de avioanele particulare sau chiar militare care îi desfundau timpanele cu sgomotul lor în sborurile şi acrobaţiile ce le făceau deasupra vilelor, la 30 m. înălţime, în ciuda tuturor regulelor contrare stabilite şi publicate zile dearândul în toate ziarele, de către Subsecretariatul de Stat al aerului.

Viaţa staţiunilor noastre maritime, să o legăm acum cu activitatea sportivă aquatică.

Astfel, atât la Constanţa cât şi la Eforie, au avut loc în acest interval, câteva regate organizate de către Yacht Clubul Regal Român, care desigur au avut darul să farmece pe mulţi vizitaţi şi să propage frumuseţea acestui sport.

Au urmat apoi regatele de ambarcaţiuni cu rame cu ocazia sărbătorilor marinei, campionatele naţionale de canotaj şi natatie care ne-au arătat cât de înapoiate sunt cluburile sportive româneşti în acest minunat sport al canotajului şi natatiei faţă de cluburile minoritare din Ardeal.

Să trecem la activitatea porturilor şi să începem cu Constanţa.

Produsele petrolifere, ca de obiceiu, a format principalul articol de export al portului atingând un total de circa 473.000 tone în Iulie, (valoare circa 613 milioane lei) şi circa 386.000 tone în August (517.000.000 lei valoare).

In fruntea ţărilor importatoare a acestor cantităţi a stat Franţa, Italia, Germania şi Anglia. Printre celelalte ţări figurează şi Australia.

După cum se vede, o scădere a exportului acestui articol în August faţă de Iulie şi chiar Iunie, scădere care îngrijorează marile societăţi exportatoare. Acestea, atribue scăderea, impovărătoarei taxe de transport şi altor sarcini ce apasă exportul acestui produs naţional.

In adevăr, de exemplu, la preţul de circa 575 lei cât se obţine în mediu pentru tona de pădură exportată, e cam exagerat 476 lei ca taxe de transport şi diferite dări către Stat.

Aceste cauze, au fost de altfel expuse de către societăţile noastre petrolifere, printr'un memoriu, Ministerului de Industrie şi Comerţ şi e de sperat ca să se ajungă la o scădere a taxelor, căci altfel CFR. va ajunge la un rezultat contrar celui aşteptat; va încasa mai puţin, pentrucă va scădea exportul.

Tot în legătură cu exportul acestui produs, am avut de înregistrat semnarea la începutul lui Septembrie a protocolului cu Jugoslavia pentru exportul de produse petrolifere pentru nevoile aviaţiei, şi marinei jugoslave.

Probabil că majoritatea exportului se va face mai mult pe Dunăre decât prin Constanţa.

In ceace priveşte exportul de cereale prin Constanţa, prevederile noastre arătate în numărul trecut s'au realizat. Astfel, acest export a totalizat circa 20.700 vagoane (diverse cereale) în Iulie ca să sară deodată la circa 96,000 vagoane (valoare circa 250 milioane lei) în August.

Principalele ţări destinatare ale acestor importante stocuri de cereale, au fost Anglia, Belgia, Elveţia şi mai puţin Franţa. Recolta bună a câmpurilor noastre şi care a corespuns unei recolte proaste în alte ţări, a făcut prin urmare ca cerealele noastre să aibă căutare şi pe un preţ bun, astfel că portul, datorită lor, a cunoscut o vie activitate în acest interval.

Silozurile au fost de câteva ori blocate de cereale, iar danele au fost la un moment dat, cu mult prea insuficiente pentru vapoarele intrate în Constanţa pentru încărcare.

Şi cifra înregistrată în August la acest export, să sperăm că va spori în Septembrie.

In această situaţie, îşi dă oricine seama ce însemnate surse de câştig s'ar fi realizat şi de pe urma navlurilor, dacă am fi avut mai multe nave sub pavilion naţional.

Deasemeni s'a resimţit mult, — şi acest lucru s'a observat de atâtea ori, — lipsa unei legături pe calea apei, care să lege portul Bugaz spre care se îndreaptă foarte multe din cerealele sudului Basarabiei, cu Constanţa.

In exportul de cherestea, s'a inregistrat un total de circa 5900 vagoane în Iulie şi numai de circa 2800 în August.

Curiozitatea la ordinea zilei, e că din acest export, circa 62 tone a avut ca destinaţie Uruguai.

In schimb, exportul de animale, a înregistrat un mare regres faţă de cel din Iunie. Astfel, în Iulie abia a atins cifra de circa 2900 capete iar în August 1800 capete, iar printre păsări vii, circa 143.500 în Iulie şi circa 118.500 în August.

Deşi s'ar putea aduce scuze că animalele au fost necesare muncei câmpului în acest interval de timp, totuşi, scăderea e prea mare ca să nu inspire îngrijorări.

Unele pieţi de desfacere, care erau ale noastre, încep să ne scape din mâini, devenind ale Poloniei, Ungariei etc.

Ca exemplu, dăm Grecia, unde se opreau majoritatea vitelor exportate.

Afară de exportul acestor produse, cari sunt cele obişnuite ale Constanţei, s'au mai înregistrat exportul unor importante cantităţi de fructe româneşti şi tutun românesc pentru Finlanda, ceeace desigur a constituit curiozităţile exportului din acest interval de timp şi o indicaţie asupra posibilităţilor ce am putea avea pentru atâtea alte produse de export.

Trecând acum la traficul porturilor dunărene, am avut de înregistrat, — de altfel cum era şi de aşteptat —, o activitate mai sporită, şi aceasta datorită exportului de cereale. In fruntea tuturor acestor porturi, a stat portul Brăila.

Bine înţeles că dacă comparăm cifrele de acum, cu acele din vremurile bune ale acestor porturi, vor apărea ridicule. Totuşi, pentru agonia în care suntem deprinşi acum să le cunoaştem, e un rivirriment important. Principalul articol de export a fost cerealele şi Brăila a lucrat mai bine decât Galaţi, atât în Iulie cât şi în August.

Astfel, prin gurile Dunării, au eşit în Iulie circa 10.630 vagoane cereale, iar în August 21.300 vag. Gălaţi, a lucrat mai mult cu cherestea, şi mult mai bine în Iulie decât în August.

De xemplu, s'au exportat în Iulie circa 4200 vagoane iar în August doar circa 2900 vagoane. Principala cauză a acestei scăderi este că cea mai mare parte din cheresteaua de export pentru Anglia de exemplu, a fost îndrumată pe calea uscatului, prin Grigore Ghica, în tranzit la Dantzig, şi în numărul trecut am arătat motivele acestei deturnări.

Cum am mai spus, în comparaţie cu trecutul, se poate spune că activitatea celor două mari porturi maritime, Galaţi şi Brăila, a fost neînsemnată. In special Galaţi, a fost vădit ocolit ultimii doi ani, atât importul cât şi tranzitul au scăzut aproape la jumătate, şi scăderea continuă, nu va putea fi oprită, dacă nu se va păşi mai curând cu mai multă energie, la aplicarea unor măsuri salvatoare. Vă amintiţi că în cursul iernei trecute, s'au ţinut o serie de conferinţe între reprezentanţii diverselor autorităţi de Stat şi particulare, cari au căutat să discute cauzele decăderii acestor porturi şi măsurile de luat. Destul că rezultatele în bine, nu se văd de loc.

Astăzi, sunt provincii româneşti cari sunt complect inexistente pentru viaţa economică a acestor porturi, şi nu e de mirare dacă nu le vom vedea înstrăinate complect.

Aşa de exemplu Bucovina, îşi desface produsele peste graniţă prin Dantzig şi Gdinya, iar Ardealul începe din ce în ce să se resimtă de influenţa economică a porturilor Triest şi Fiume. Nu e de mirare dacă vom vedea curând, cum traficul Basarabiei va folosi portul Odesa, aşa cum de altfel a cerut odată Camera de Comerţ din Chişinău.

Autorităţile competinte ar trebui să ţină seama de propunerile Camerei de Comerţ din Galaţi. După aceasta instituţiune, ar trebui să se acorde tarife vamale, de transport şi magazinaj, cu reduceri speciale pentru aceste porturi. Numai aceste măsuri, cari de altfel şi-au dovedit eficacitatea,— pentrucă de pe urma lor Constanţa a luat avântul cunoscut, — vor face ca mărfurile, chiar ale provinciilor depărtate amintite mai sus, să ia drum din şi spre aceste porturi.

Această chestiune să o legăm şi de o alta, pentrucă sunt în legătură şi pentrucă ar putea ajuta redresării acestor porturi şi tuturor porturilor dunărene în general. Această chestiune se referă la înţelegerea ce a fost stabilită de curând între societăţile străine şi naţionale, de navigaţie pe Dunăre.

Înţelegerea s'a făcut în urma tratativelor duse între cele două importante grupări de societăţi de navigaţie dunăreană: grupul societăţilor aparţinând statelor din Mica Înţelegere şi grupul Betreibs gemeinschaft, care se ştie că e format din societăţile D.D.S.G. (austriacă) M.F.T.R. (ungară) şi Bayerischer Lloyd (germană).

Acordul e menit să aducă o stabilizare a navlurilor, o coordonare a transporturilor şi o colaborare între societăţi.

Societăţile au consimţit să-şi repartizeze între ele toate transporturile pe Dunăre, lăsând însă pavilionului naţional întâietatea acolo unde capacitatea necesară satisface nevoile de navlu.

Acordul, dacă va fi sincer aplicat, va împiedica concurenţa neloală şi va aduce desigur pavilionului nostru avantagiile sperate.

Pentrucă tot am vorbit de Dunăre, găsesc că este nimerit momentul să ne ocupăm despre unele sforţări ce s'au făcut în acest interval spre a pune în valoare una din bogăţiile acestui fluviu: peştele. Utilizând prevederile legei cooperaţiei, Cecopava (Centrala de aprovizionare şi valorificare) a obţinut dela P. A. R. I. D. în ultimul timp, prin licitaţii, numeroase bălţi şi canale ale Dunării punând temelia unor cooperative temeinice, care să se ocupe de producţia, exploatarea şi desfacerea produselor piscicole.

Se speră că, prin intermediul acestei instituţiuni, la baza căreia stau principiile cooperative, această imensă bogăţie a statului, să poată fi folosită cu reale avantajii atât pentru stat, cât şi pentru cetăţeni în mult mai multă măsură ca până acum.

Să sperăm că vom vedea că cooperativele înfiinţate sunt în adevăr cooperative în adevăratul înţeles al cuvântului, care să îngrijească ca pescarul să-şi găsească credit pentru scule şi îndrumări profesionale, care să organizeze raţional exploatarea, producţia şi desfacerea şi care să nu fie paravanul operaţiilor de speculă pe spinarea pescarului vânător şi a consumatorului.

In altă ordine de idei, însă în legătură tot cu Dunărea, am avut de înregistrat acţiunea întreprinsă pentru desfinţarea eventuală a C. E. D. Chestiunea a fost deschisă de către declaraţiile d-lui Titulescu făcute ziarului „Le Temps" la 29 Iulie:

„... România consideră necesară suprimarea acestei de a doua comisiune (C.E.D.) căci ea constitue, după cum se va vedea, un anachronism de necrezut, un control al străinilor, inadmisibil, pe teritoriul strămoşesc şi un organism internaţional, care corespunde scopului pentru care a fost creat mai puţin decât ori care altul....".

Cum era şi firesc, aceste declaraţii au dat naştere la tot felul de comentarii, au provocat mari speranţe în cercurile comerciale din Galaţi şi Brăila cari nu văd altă cauză a decăderii acestor porturi decât existenţa acestei comisiuni, şi au împărţit cunoscătorii acestei chestiuni spinoase a Dunării, în 2 categorii: unii cari sunt pur şi simplu pentru suprimarea definitivă a ei, iar alţii cari sunt pentru o radicală reformă.

Problema, este desigur foarte greu de rezolvat, pentrucă atunci când te decizi a desfinţa o astfel de instituţiune, trebue să fi făcut bine socoteala dacă ceeace câştigi e cu mult mai însemnat decât ceace pierzi.

Pentrucă, pe bună dreptate, aşa cum spune şi d. N. Daşcovici un bun cunoscător al acestei chestiuni, trebue bine cântărit dacă:

1) această C. E. D. ne supără în adevăr aşa de mult acum; 2) fără ea va fi mai uşor pentru comerţul şi navigaţia românească 3) ne vom simţi mai bine cu o altă comisiune, adică C. I. D., decât C E. D., pentrucă complectă suveranitate asupra acestui fluviu nu putem în nici un caz pretinde, dat fiind caracterul internaţional al său. La acestea, s'ar mai adăuga şi interpretările ce s'ar putea da, dacă această chestiune poate sau nu fi privită, ca o revizuire a tratatului dela Versailles.

Chestiunea este prea vastă şi complicată, spre a fi desbătută pe larg în cadrul acestui articol şi deaceia nu facem altceva decât să înregistrăm punerea sa pe tapet.

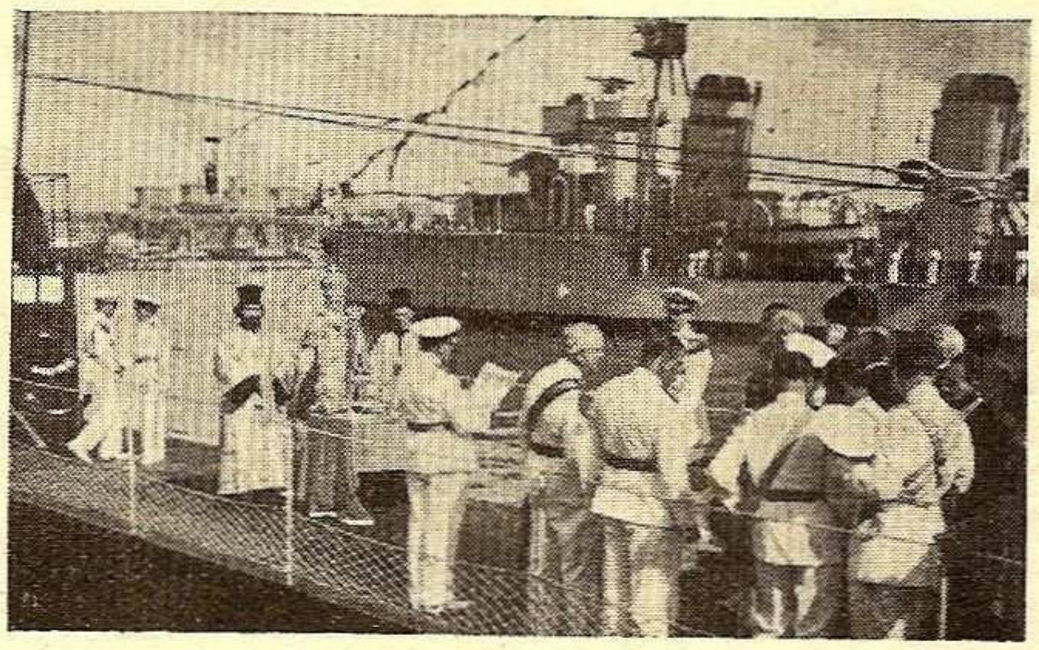
Să trecem acum la chestiuni de personal şi cari privesc viaţa marinarilor şi a muncii în porturi. In porturile dunărene, şi în special la Brăila, traficul sporit din acest interval, prin exportul de cereale a mulţumit în parte pe muncitori, astfel că nu au fost conflicte şi nemulţumiri. La Galaţi însă, nemulţumirile au fost numai în parte satisfăcute, pentrucă portul nu a lucrat atât de mult ca Brăila.

In acest port, tarifele de muncă au continuat să rămână tot atât de scumpe în comparaţie cu alte porturi, de exemplu Reni, şi în această scumpete stă explicaţia de ce multe din vapoare au ocolit Galaţii.

La Constanţa în schimb, am avut de înregistrat un grav conflict de muncă, deslănţuit de o hotărâre a Direcţiunii Portului, ca pentru manipularea cerealelor dintr'un vapor în altul, din cauza afluenţei navelor venite să încarce pentru export, să se folosească elevatoarele plutitoare.

Hotărârea a nemulţumit pe muncitori care se pretind excluşi dela o muncă ce o consideră ca un drept al lor după lege. Au urmat proteste, întruniri, delegaţii la autorităţi, comisiuni de arbitraj, judecată etc., destul că muncitori erau pe punctul de a declara grevă generală.

Tot aci, este locul să înregistrăm şi svonul ce a circulat insistent la începutul lui Septembrie, că direcţia generală a N. F. R. s'ar muta la Bucureşti, lăsând la Galaţi doar câteva birouri. Ştirea care



D-l C-dor Schmidt, comandantul centrului de instrucţie submarin citeşte actul de botez al submarinului.

de altfel a mai circulat odată şi în Aprilie, a produs desigur multe frământări şi nemulţumiri în lumea comercială a Galaţului şi Brăilei. S'au produs chiar serioase proteste din partea unor şefi politici reprezentanţi ai acestor porturi şi din partea Camerelor de Comerţ respective.

Nu cunoaştem motivele acestei hotărâri, în cazul când în adevăr a existat o asemenea hotărâre, dar credem că pe lângă lovitura ce s'ar da atâtor funcţionari ai acestei instituţiuni, băştinaşi ai Galaţului, măsura nu ar contribui la acea redresare a porturilor dunărene despre care s'a vorbit atâta, ci din contră ar constitui o lovitură în plus dată acestor porturi şi lumei comerciale care ar trebui să alerge la Bucureşti pentru rezolvarea atâtor chestiuni.

Se pare că Ministerul Comunicaţiilor a ţinut seamă de aceste proteste şi că deci, această direcţiune va rămâne la Galaţi.

In ce priveşte marinarii, nu s'a schimbat nimic din trista lor situaţie pe care o cunoaşteţi din rândurile numerelor trecute.

In No. 6, se înregistrase svonul înfiinţării unei şcoale pentru personalul marinei comerciale, şi comentam desavantajele înfiinţării pe bazele despre care se vorbea. Şcoala s'a înfiinţat în adevăr la 20 Iulie şi urma să-şi înceapă cursurile la Galaţi, chiar în această toamnă, scoţând după 2 ani, aspiranţi de punte, mecanici, radiotelegrafişti, agenţi şi comisari, la Dunăre şi mare.

Dezideratul regal însă, exprimat la Constanţa cu ocazia serbărilor marinei *„.....Şcoala de marină să fie una singură, pentru ofiţerii de marina comercială şi pentru cei ai marinei de război. Pregătirea acestor navigatori să se facă sub acelaş acoperiş, cu acelaş suflet şi cu acelaş gând. Lucrul acesta îşi are importanţa lui morală şi desigur că toţi vor pricepe că şi din punct de vedere economic va fi un câştig. Dece două şcoli în loc de una?"* a făcut ca fiinţarea ei în această toamnă să fie amânată, până la data când se va termina studiul organizării ei după înţeleptele directive ale M. S. Regelui.

Trecând acum la evenimentele în legătură cu Marina Regală, înregistrăm că cele mai importante, au fost acelea în legătură cu serbările dela 15 August. Această zi a fost întotdeauna ocaziunea fericită ca punţile navelor, atât de război cât şi comerciale, să primească vizita M. S. Regelui şi dregătorii destinelor ţărei noastre, să ia contact cu Marina Naţională, să-i aprecieze meritele şi să-i cunoască lipsurile şi nevoile. Cu atât mai însemnată a fost pentru Marina Regală această zi, în acest an, cu cât ea a marcat un eveniment important: botezul primului submarin românesc.

Această sărbătorire, care a decurs în cele mai frumoase condiţiuni a prilejuit domnului Inspector General al Marinei Regale, să arate conducătorilor acestei ţări, în cuvinte scurte dar care închideau tot adevărul, realizările şi nevoile armei ce o conduc:

„Fără să visăm construcţii costisitoare de chiurasate sau crucişetoare mari, ţara noastră s'a mărginit a constitui la Mare şi Dunăre mici forţe navale, nuclee omogene din toate elementele, în jurul cărora se poate crea în viitor o forţă puternică navală potrivită intereselor noastre destul de importante pe Dunăre şi Mare.

Doctrina şi învăţămintele războiului nu a micşorat în nici o ţară valoarea marinei de război în ansamblul mijloacelor de luptă moderne ale războiului naval"...

M. S. Regele, în răspunsul care l'a dat, după ce a subliniat legătura care trebue să existe între cele două marine: comercială şi de război, a declarat printre altele:

„.... Dacă pragramul care a fost pregătit se va îndeplini aşa cum s'a cerut, nu ştiu şi nu Mi-e în putinţă s'o mărturisesc în faţa Mărinarilor Mei, pentrucă nici eu nu sunt convins dacă acel program este acela care să corespundă în totul posibilităţilor şi nevoilor noastre"....

„....Este desigur că avem încă mari nevoi de împlinit şi Eu cunosc mai bine decât oricine ce greutate sunt ca aceste greutăţi să fie îndeplinite. S'a vorbit de învăţămintele războiului. Eu nu ştiu dacă sunt concludente fiindcă dela război încoace nu trebue să uităm că s'a desvoltat o nouă marină aceia a aerului...".

Marina, atât cea din trecut cât şi cea modernă, a fost desigur un lux, în totdeauna şi pentru toate ţările, prin scumpetea construcţiilor şi întreţinerei ei, dar un lux din cele mai necesare şi M. Sa, care se trage dintr'un neam de marinari, aşa cum Singur a declarat-o, ştie aceasta mai bine ca ori care altul.

Deaceia, noi, în timpurile de faţă nu putem avea un program naval cu totul complect, care ar fi cu neputinţă de executat faţă de greutăţile financiare ce le avem, mai ales în aceste momente de nestabilitate politică. Avem lipsuri atât de mari de complectat în alte direcţiuni, ale apărărei noastre naţionale, încât suntem nevoiţi să realizăm deocamdată strictul necesar, acele nuclee despre care vorbea d-l Vice-Amiral Bălănescu *„în jurul cărora se poate avea în viitor o forţă puternică navală"*.

Trebue să dăm o desvoltare întinsă acelei *„marine a aerului"* — hidroaviaţiei, legând-o cât mai strâns în utilizarea ei, cu acele nuclee de unităţi navale a căror construcţie trebue s'o urmărim în paralel, pentrucă dacă aviaţia are astăzi în adevăr un rol covârşitor în apărarea coastelor şi a drumurilor maritime, nu perimează nici unul din tipurile de nave de astăzi, ci numai le complectează.

In această privinţă să luăm exemplu de ceeace face Polonia, care, aşa cum veţi citi şi la pagina „Noutăţi şi informaţiuni" a început executarea unui formidabil program naval, eşalonat pe 10 ani, pentru construcţia a 150.000 tone. Şi acest tonaj, doar pentru apărarea a circa 40 km. de litoral.

Apoi pentru formarea acelui *„suflet al bricului Mircea"*, la care s'a referit M. S. Regele în discursul său, se impune neapărat înzestrarea Marinei cu o navă-şcoală absolut indispensabilă pentru o adevărată formare a personalului.

Nici o marină, nici acele cu o tradiţie marinărească veche şi nici acele fără tradiţie, nu se poate dispensa de o asemenea navă, pentrucă fără ea, e ca şi cum ai vrea să înveţi pe cineva să meargă pe bicicletă fără să-l pui să o încalece, ci numai prin explicaţii.

O asemenea navă-şcoală, — şi cei cari au fost la Constanţa vara aceasta au putut să o vadă, — ne-a vizitat la începutul lui August.

Este vorba de nava-şcoală *„Jadran"* a Marinei Jugoslave. pe care erau îmbarcaţi elevii şcoalei navale jugoslave pentru călătoria anuală de instrucţie.

Drept navă-şcoală, noi am utilizat vara aceasta canoniera „Lt. C-dor Stihi", cu care o parte din elevii şi ofiţerii elevi ai şcoalei navale, au făcut un voiaj de instrucţie în marea Neagră şi arhipelagul grecesc dela 21 August la 10 Septembrie. Oricât de frumoase şi bune ar fi rezultatele obţinute din utilizarea acestei nave, ca navă-şcoală, sunt însă cu mult departe de cele pe care le poate da o navă construită special pentru acest scop.

Tot printre aceste rânduri găsim că este locul să corectăm o eroare pe care au făcut-o ziarele cu ocazia venirei în ţară a submarinului Delfinul şi a serbărilor marinei.

Unele ziare, au scris, că submarinul a venit în ţară, când sub comanda d-lui comandor Schmidt, când a unor ofiţeri italieni etc.

Această navă a venit sub comanda domnului Căpitan Victor Voinescu, având la bord numai ofiţeri români şi echipaj românesc, după cum exerciţiile de imersiune şi atac ale acestei nave şi cari au avut loc la 15 August în faţa M. S. Regelui, au fost făcute sub comanda aceluiaş ofiţer şi cu acelaş echipaj românesc, la bord ne mai îmbarcându-se nimeni decât dl. Comandor Victor Schmidt în calitate de comandant al centrului de instrucţie submarin.

Făcând aceste rectificări, nu facem decât să restabilim un adevăr care pune în adevărata lumină, valoarea ofiţerilor români şi a echipajului românesc al acestei nave.

In altă ordine de idei, însă tot în legătură cu Marina Regală, am mai avut de înregistrat odată cu intrarea în serviciul la mare a unei noui nave, — submarinul Delfinul — scoaterea din serviciu Marinei Regale, la Dunăre, a yachtului regal „Ştefan cel Mare", care a fost predat N. F. R.-ului spre a servi ca vas de pasageri pe Dunăre.

După înşiruirea acestor evenimente de ordin intern, să trecem la principalele de ordin extern.

Febra înarmărilor navale s'a menţinut în această perioadă, ca şi în cele trecute, ba am putea spune că a crescut. Marile puteri navale fac sforţări uriaşe, accelerând înarmarea navală.

Norii negrii ai războiului pe Mediterană, risipiţi puţin după terminarea războiului italo-etiopean, au început să se adune din nou, de astă dată deasupra Mediteranei occidentale, în urma evenimentelor din Spania.

Pe lângă coastele Spaniei au fluturat şi flutură încă pavilioanele navelor de luptă ale Angliei, Franţei, Germanei, Italiei şi St. Unite, venite să-şi protegiască interesele şi supuşii ameninţaţi de furia luptelor fratricide, în timp ce forţele navale spaniole împărţite în două, s'au urmărit între ele ca să se distrugă.

Nebunia spaniolă, a ocazionat apoi, grave incidente diplomatice prin oprirea în mare liberă a unor nave comerciale germane şi engleze, de către navele de război spaniole.

Tot în acest timp, am avut de înregistrat victoria transatlanticului Queen Mary asupra lui Normandie în urma căreia Anglia a cucerit „Panglica Albastră". Şi aceasta, cam în acelaş timp când cancelarul Germaniei, în cadrul celui de al 8-lea congres al partidului naţional socialist, în numele dreptului la viaţă a poporului german, cerea Franţei şi Angliei, colonii.

Dar dintre toate aceste evenimente, acela care covârşeşte în importanţă pentru noi, se referă la noul regim al strâmtorilor, făurit la 20 Iulie în urma încheerei convenţiei internaţionale dela Montreaux, care face din M. Neagră o mare mai puţin liberă şi mai puţin internaţională ca orice mare, ca Mediterana de exemplu, care, şi ea, este închisă de două strâmtori, una naturală a Gibraltarului şi alta artificială a Suezului, dar amândouă sub stăpânirea de fapt a Angliei, mandatara intereselor internaţionale.

Lăsând domnului N. Antonescu sarcina să comenteze textul Convenţiei dela Montreux, în ceiace priveşte mai ales partea politică şi militară, în câteva cuvinte să arătăm consecinţele de ordin comercial ale ei.

Comerţul ţărei noastre, avea de suportat până acuma, 2 sarcini în plus : taxele de navigaţie dela gurile Dunărei şi din strâmtori.

Nava-şcoală germană „Gorck Fock".

Dacă primele înseamnă contravaloarea unor servicii aduse, rezumate în întreţinerea canalului prin dragage, construcţii pilotaj etc. cele de trecere prin strâmtori nu corespund nici unui serviciu adus navigaţiei, sau aproape aceloraşi servicii aduse navigaţiei prin Gibraltar unde însă nu se plăteşte nimic, îmbrăcând deci o formă de fiscalitate, care alterează parcă caracterul internaţional al strâmtorilor.

Şi această sarcină pentru comerţul românesc trebuia suprimată sau în cel mai rău caz, mult redusă măcar pentru riveranii Mării Negre.

Speranţele au fost însă înşelate, pentru că principalele taxe, de far şi salvare, în mod real, au rămas neschimbate ; doar taxele sanitare au fost micşorate, însă într'o proporţie neînsemnată.

Comerţul nostru prin urmare va continua să poarte înainte jugul acestor sarcini.

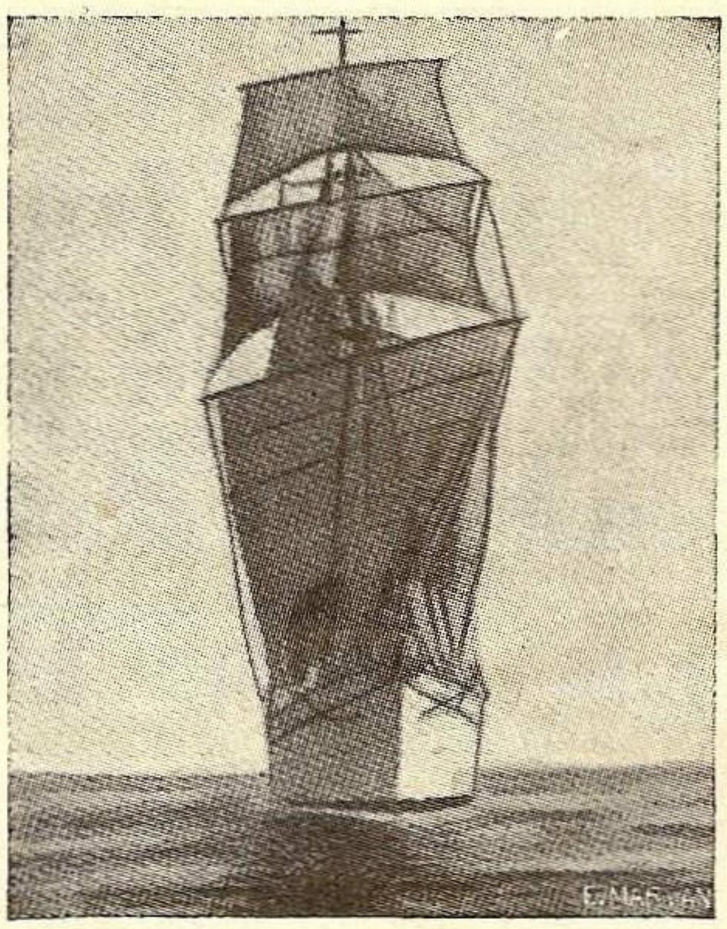
MIRTH

Călătoria de instrucţie a navei şcoale jugoslave

Dela 6 până la 9 August, portul Constanţa şi Marina Regală a primit vizita navei şcoale *Jadran* al Marinei Jugoslave, care era în călătorie de studii şi instrucţie cu elevii şcoalei regale navale şi elevii şcoalelor de subofiţeri.

Atât ofiţerii cât şi elevii, s'au bucurat în aceste trei zile de primirea cea mai călduroasă din partea autorităţilor, ale ofiţerilor şi elevilor şcoalei navale române, care au căutat tot timpul să le facă şederea cât mai plăcută.

Prima zi a fost consacrată vizitelor de rigoare încheindu-se cu un dineu dat la bordul navei baze de către d-l Comandant al Marinei Regale Române.



Nava-şcoală „Jadran".

A doua zi s'au vizitat hidroscala Mamaia, şi navele române şi s'a încheiat cu un dineu dat de către Primăria Constanţa. A treia zi s'au vizitat Eforia, Carmen Silva şi monumentul eroilor sârbi dela Medgidia. Ziua s'a încheiat cu o gustare la bordul acestei nave şcoale şi un dineu dat de către ministru Jugoslaviei.

In dimineaţa zilei de 9 August nava-şcoală a părăsit Constanţa, lăsând în urmă prietenii încheiate.

Din confidenţele ofiţerilor jugoslavi s'a putut constata că au avut la Constanţa cea mai frumoasă şi afectuoasă primire din toate porturile vizitate în această călătorie.

Nava şcoală Jadran este de construcţie germană din 1933, are 680 tone, cu vele, de tip barc-goeletă cu 3 arbori ; vele aurice iar trinchetul great cu 3 vele patrate.

Fiind construită special pentru a fi navă şcoală, i s'a dat o atenţiune deosebită confortului, astfel că nu lipseşte caloriferul, baia, lumina electrică, ventilaţii speciale.

Are şi un motor de 375 H. P. ce îi asigură o viteză de 9 noduri.

Călătoria de instrucţie a navei şcoale române

Canoniera „Lt. C-dor Stihi Eug." a făcut un voiaj de instrucţie cu o parte din elevii şi ofiţerii elevi ai Şcoalei Navale în Marea Neagră şi Arhipelagul Grecesc, între 21 August şi 10 Sept.

Nava a plecat la 21 VIII ora 20 spre Sinope unde a ajuns la 23 August ora 8,30 şi unde au fost bine primiţi de autorităţile şi populaţia care a arătat simpatie faţă de echipaj.

La 24 August se pleacă spre Heraclea unde se ajunge la 25 August ora 9,30 după o navigaţie pe mare rea. Sunt bine primiţi de populaţie şi autorităţile care le dau un banchet. Se observă simpatie multă pentru România.

La 26 August ora 15,30 se pleacă spre Istambul unde se ajunge la 27 August ora 8. Aci sunt primiţi de către consulul şi ataşatul militar al României şi de autorităţile turceşti.

Se fac şi se primesc vizitele de rigoare. Ministrul României le dă un ceai la reşedinţa sa de vară. La 28 August se depune o coroană pe monumentul Republicei şi se vizitează Şcoala Navală turcă unde sunt foarte bine primiţi şi unde li se oferă o gustare. Seara la bord se dă o recepţie pentru Ministrul României.

La 29 August ora 5 se pleacă prin Dardanele spre Rodos, unde se ajunge la 31 August ora 9 după o navigaţie pe mare foarte rea. In port se găsesc vase de răsbo italiene. Se fac şi se primesc vizitele de rigoare, şi se vizitează oraşul şi înprejurimile cu maşinile puse la dispoziţie gratuit. Muzeul şi locurile istorice sunt vizitate sub conducerea unui profesor de arheologie italian.

Guvernatorul le-a dat un dejun, iar a doua zi a fost o recepţie la navă.

Se pleacă la 2 Sept. ora 20 spre Salonic unde se ajunge la 4 Sept. ora 17.

Aceleaşi vizite între navă şi autorităţi.

Echipajul e invitat special la inaugurările expoziţiei internaţionale de mostre.

Sosind Principele Paul al Greciei, Canoniera dă onorurile regulamentare care au încântat pe principe. Se dă o recepţie la cercul militar pentru ei la 7 Sept.

La 7 Sept. ora 20 plecarea spre Constanţa.

In drum se încrucişează cu flota Greacă compusă din 11 unităţi.

La 10 Sept. ora 9 soseşte la Constanţa unde sunt primiţi de ofiţerii de marină din Constanţa.

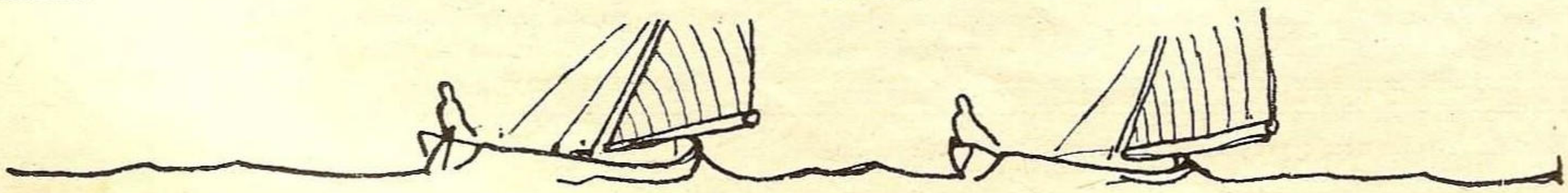
Acest voiaj s'a executat în perfecte condiţiuni, fiind un exemplu de respectare a intinerariului fixat.

Peste tot primiri călduroase.

A folosit foarte mult elevilor Şcoalei Navale prin navigaţia pe mare bună şi rea.

Echipajul a dovedit o purtare şi conştiinciozitate lăudabilă.

Nava a fost comandată de către d. Căp. Mărgineanu, comanda superioară a călătoriei având-o d. Cpt. C-dor Stoianovici.



Dela serbările marinei

CONSTANŢA

Serbarea a decurs, ca'n toţi anii, într'o însufleţire de nedescris, în prezenţa M. S. Regelui. Ziarele publicând la timp pagini întregi, fapt pentru care L.N.R. le mulţumeşte, redăm doar ca docoumentare evenimentele cu caracter istoric.

In primul rând a avut loc botezul primului nostru submarin *„Delfinul"* al cărui act de botez e următorul :

Prin graţia lui Dumnezeu şi voinţa naţională, Noi Carol al II-lea, Rege al României.

In a cincisprezecea zi a lunii August a anului mântuirii 1936 şi al nouălea an al domniei Mele, s'a desăvârşit în portul Constanţa binecuvântarea primului submarin românesc, pe care l-am botezat Eu însu-mi, dându-i numele

„DELFINUL"

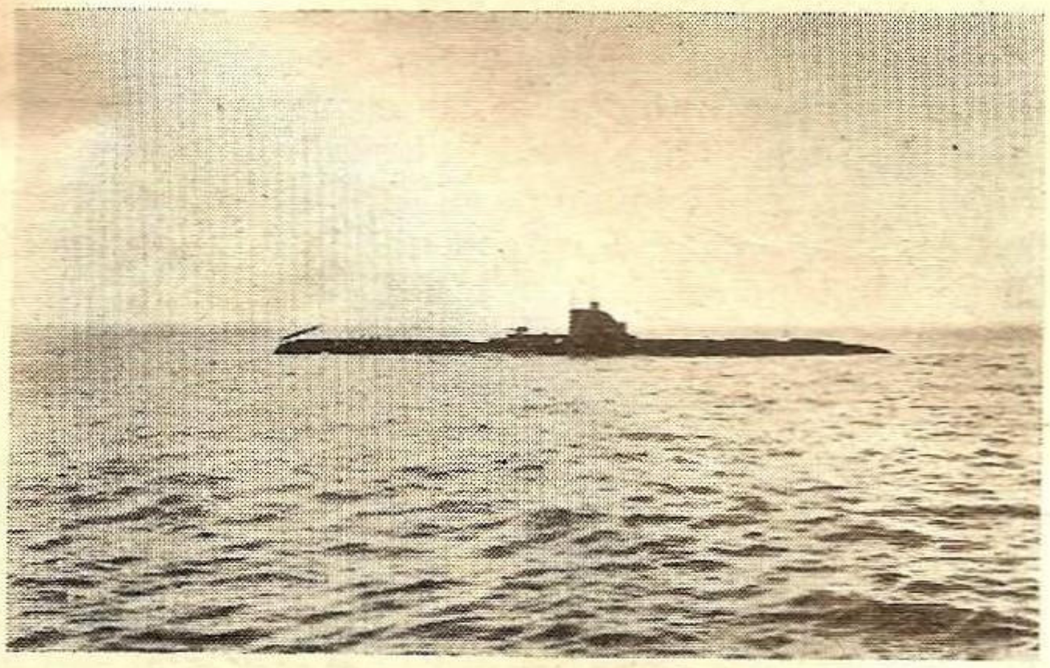
Ca un simbol al vieţuitoarelor marine ce poartă acest nume, sprinteni tovarăşi ai marinarilor în largul mării, dorim acestei nave să străbată fără pericol adâncurile mării şi să îndeplinească cu vitejie toate misiunile ce-i vor fi ordonate.

Incredinţez această navă marinarilor Mei pentru a veghea şi păzi hotarele maritime ale ţării, brăzdând mările pentru a purta pavilionul românesc în ţările cele mai deprătate.

D-l *Amiral Bălănescu,* comandant şi inspector general al marinei a rostit o cuvântare, din care redăm :

SIRE,

Primul submarin românesc s'a născut din învăţămintele războiului şi din doctrina navală cari au învederat că această navă este un element de mari posibilităţi tactice şi contribue să dea marinelor inferioare, o mare putere de atac şi apărare. Această armă nouă cooperând cu navele rapide şi unităţile aeriene, întreţin acţiunea dinamică în contra inamicilor puternici, contestându-le cu succes stăpânirea mării.

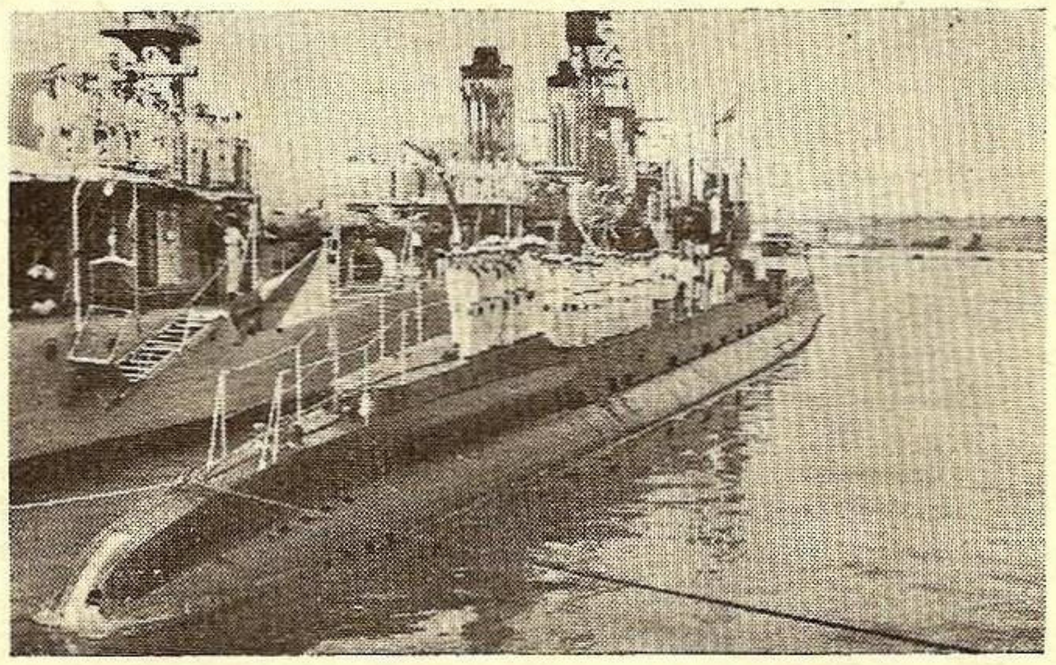


Submarinul „Delfinul".

Marina regală are astăzi un submarin, trebue să avem însă cel puţin trei unităţi de acest gen, pentru a forma o grupare tactică complectă în stare de a întreprinde minimul de acţiuni în războiul sub apă.

După ce arată cari sunt nevoile urgente ale marinei, — şcoala submariniştilor, asigurarea antrenării şi construirea unei baze, d. Amiral încheie cu cuvintele :

Increzător în Inaltul sprijin şi deosebita solicitudine pe care Majestatea Voastră le arată necontenit marinei regale, ţin să asigur pe Majestatea Voastră că marinarii noştri, încercaţi navigatori de suprafaţă, au ajuns în clipa de a da dovadă evidentă a calităţilor şi însuşirilor lor fireşti, pentru a se forma cât mai temeinic în ramura navigaţiei submarine.



Echipajul submarinului la front.

Cu aceste gânduri, cu aceste simţiri, conştienţi de greutăţile şi obligaţiunile ce ne aduce această nouă navă, dar uşuraţi de credinţa că servim cu adevărat siguranţa apărării frontierelor noastre de mare, aducem Majestăţii Voastre cele mai devotate şi respectuoase omagii de recunoştinţă şi mulţumire pentru Inalta onoare ce ne-aţi acordat de a patrona cu Inalta prezenţă serbarea de azi a botezului submarinului DELFINUL.

Să trăiţi Majestate ! Să trăiască Marele Voevod Mihai de Alba Iulia ! Să trăiască întreaga familie regală !

A urmat apoi eşirea în larg, o demonstraţie de imersiune a submarinului şi aruncarea în apă a tradiţionalei ancore de flori pentru pomenirea marinarilor morţi în războiul de întregire a neamului.

La banchetul de pe vaporul S. M. R. „Dacia", d. Amiral Bălănescu a spus :

SIRE,

Marina regală română reprezintă în sistemul apărării noastre naţionale, un factor de o deosebită importanţă, ea este păzitoarea liniilor de comunicaţie pe apă, forţa de protecţie a marinei comerciale şi în special păzitoarea coastelor noastre maritime şi fluviale.

Fără să visăm construcţii costisitoare de cuirasate sau crucişetoare mari, ţara noastră s'a mărginit a constitui la Dunăre şi Mare mici forţe navale, nuclee omogene din toate elementele, în jurul cărora se poate crea în viitor o puternică forţă navală potrivită intereselor noastre destul de importante pe Dunăre şi mare.

Doctrina şi învăţămintele războiului nu au micşorat în nici o ţară valoarea marinei de război, în ansamblul mijloacelor de luptă moderne, ale războiului naval.

Realizările programului nostru naval, întreţinerea navelor şi indemnizările personalului, se lovesc de redusa capacitate a resurselor noastre financiare şi de micul interes pe care poporul nostru îl arată pentru desvoltarea unei marine de război, fenomen cu totul diferit în alte ţări ca Iugoslavia şi Polonia, unde marina se află în pronunţată ascensiune.

Totuşi ne-am dat seamă că valoarea unei marine de război, chiar redusă în dimensiuni, stă într'un material naval bine armat, pregătit şi întreţinut şi într'un personal cât mai bine încadrat, antrenat şi instruit în special la mare.

Ajutaţi de mijloacele financiare ce ne-au fost puse la dispoziţie de guvern şi ministerul apărării naţionale am reuşit în ultimul timp să realizăm câteva îmbunătăţiri de reală însemnătate:

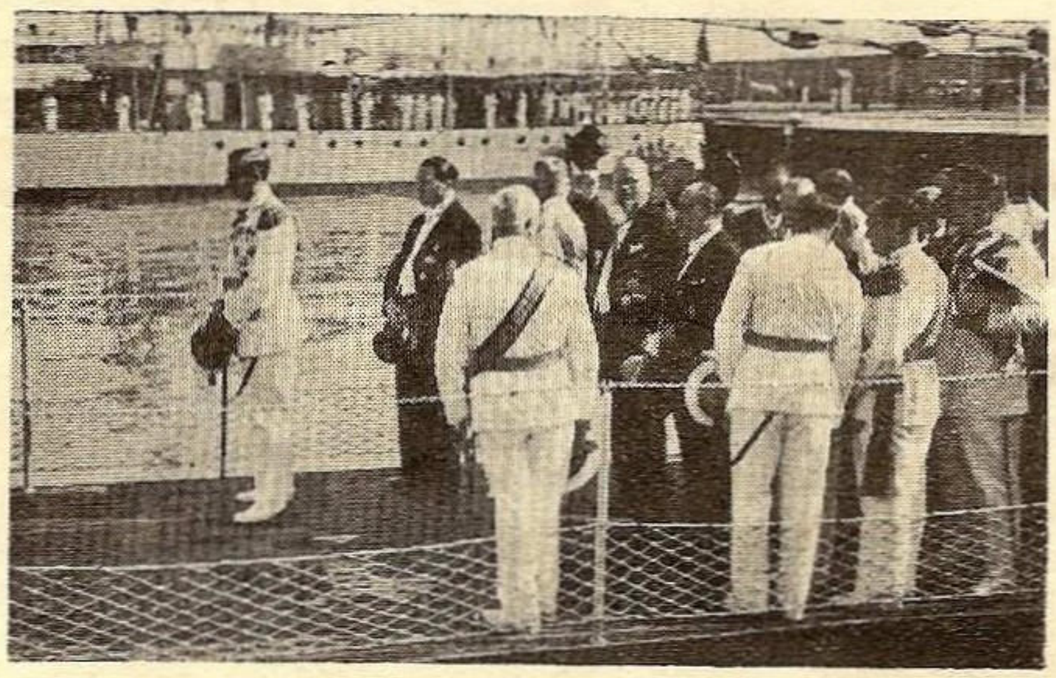
Am continuat refacerea unităţilor navale de Dunăre, cari în vara viitoare vor fi gata a reconstitui flotila de Dunăre.

Am complectate armamentul de torpile şi instalaţiile de tir la distrugătoarele tip „Regele Ferdinand" şi am asigurat navelor la Dunăre şi mare cât mai mult timp de navigaţiune, graţie combustibilului ce ni s'a acordat.

Am rezolvit chestiunea procurării materialului de mine din uzinele streine în colaborare cu industria naţională; am rezolvit procurarea muniţiunilor de artilerie în industria naţională.

In fine am adus în ţară submarinul „Delfinul" unitate care va forma şcoala submariniştilor şi va fi în acelaş timp prima unitate de luptă de acest gen, care înseamnă un important factor atât pentru pregătirea aplicaţiunilor tactice, cât şi ca element eficace de luptă. Aci trebue să insist asupra grelei vieţi a submariniştilor şi aş fi fericit dacă autorităţile superioare ar face o analogie între ora de sbor a aviatorilor şi ora de imersiune a submariniştilor, răsplătindu-i în mod identic.

Ne mai rămâne să înfăptuim baza navală la mare, dar pentru că o bază permanentă de mare desvoltare, cere timp şi investiţiuni foarte mari, este bine să amenajăm deocamdată o bază de submarine, unde ar putea intra şi unităţile existente.



M. S. Regele pe bordul submarinului „Delfinul".

Din creditele ce ni se vor mai acorda în viitor vom da o desvoltare submarinelor şi apărărilor de coastă.

Ultimul deziderat, acum când nava bază „Constanţa" şi-a luat în serios rolul de navă-mamă a submarinului şi nu mai poate servi de navă şcoală, este să procurăm marinei regale o navă cu vele şi motor pentru pregătirea şi educaţia marinărească a tinerelor elemente în navigaţia de larg.

SIRE,

Cer iertare Majejstăţii Voastre dacă am răpit prea mult timp expunând parte din doleanţele marinei, dar conştiinţa mea de şef al marinei regale îmi spune că Majestatea Voastră ascultă şi înţelege bine toate aceste dorinţe şi le acordă totdeauna sprijin şi binevoitoare atenţiune.

Ca încheere trebue să mărturisesc Majejstăţii Voastre, că pentru toţi şefii unităţilor marinei regale, ofiţeri, maeştri şi echipaje, noi nu cunoaştem o zi mai plină de bucurie şi de avânt pentru idealul marinei, o zi mai plină de îndemnuri frumoase la muncă şi însufleţire pentru înălţarea marinei ca ziua de 15 August, când Majestatea Voastră ne face înalta onoare de a petrece o zi în mijlocul nostru.

Deaceea asigur pe Majestatea Voastră de toată dragostea, toată credinţa, tot respectul şi adâncul devotament pe care comandanţii, ofiţerii şi echipajele marinei regale le poartă în fundul inimei lor, pentru Majestatea Voastră, pentru tron şi pentru întreaga dinastie.

Să trăiască M. S. Regele Carol II! Să trăiască Marele Voevod Mihai! Să trăiască familia regală!

La care M. S. Regele a binevoit a răspunde:

Această serbare tradiţională a marinei Imi dă anual un fericit prilej de a lua contact atât cu marina noastră de război cât şi cu cea comercială.

Am mai spus odată şi ţin s'o repet — fiindcă cred că acest fapt nu poate decât să dea încredere marinei noastre — Eu sunt dintr'un neam de marinari şi numai trăind într'o ţară în care marina a jucat poate un rol mai puţin important până astăzi, se explică de ce principala Mea ocupaţiune nu a putut fi aceia de marinar, dar acest atavism care se sbate vânjos în sângele Meu m'a făcut să am totdeauna un ochiu plin de grijă şi de dragoste pentru marina noastră.

S'a mai întâmplat astăzi un fapt: că această masă festivă, în loc să fie dată în localul Cercului Militar, cum este obiceiul, am rugat să fie dată pe acest vas comercial. Nu am cerut acest lucru ca o chestiune de comoditate, ci ca un simbol: după serbarea marinei militare de azi dimineaţă am ţinut ca imediat să trecem la serbarea marinei comerciale.

Marina este un fapt concret, dar ţin să adaog că este mai mult decât aceasta, este o întreagă mentalitate, este o educaţiune, este un suflet pe care îl cuprinde — şi în această zi a Sfintei Maria, care este patronul Marinei noastre, doresc să nu fac nici o deosebire între marina cu tunul şi marina numai cu busola. Marina noastră, fie cea de război, fie cea comercială, are tot acelaş suflet, este tot acelaş organism vital al ţării noastre.

Am asistat azi dimineaţă la inaugurarea unei noui unităţi a marinei noastre de război. Incontestabil, aceasta Mi-a bucurat sufletul. Sunt peste 20 de ani de când a fost o dorinţă în ţara noastră ca să avem şi noi un vas submarin. Este un fapt îmbucurător — care dovedeşte că starea noastră economică s'a îmbunătăţit — că s'a putut realiza astăzi acest ideal.

Ce se va întâmpla mâine? Dacă programul care a a fost pregătit se va îndeplini aşa cum s'a cerut, nu ştiu şi nu-Mi e în putinţă s'o mărturisesc în faţa marinarilor Mei, pentrucă nici Eu nu sunt convins dacă acel program este acela care să corespundă în totul posibilităţilor şi nevoilor noastre.

Eu ţin ca marina noastră să fie o marină puternică, în care să bată un singur suflet şi un singur gând, în care marinarii să fie adevăraţi marinari, adică oameni a căror dragoste să nu fie pe uscat, ci departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură pasiune, vasul lor.

In acest chip se va putea înjgheba un singur suflet, atât al marinarilor de război cât şi al celor din marina comercială.

Dar să revin la programul marinei noastre. Domnul amiral a făcut o schiţă. Este sigur că avem încă mari nevoi de îndeplinit şi Eu cunosc mai bine decât oricine ce greutăţi sunt ca aceste nevoi să fie îndeplinite.

S'a vorbit de învăţămintele războiului. Eu nu ştiu dacă sunt concludente, fiindcă dela război încoace nu trebue să uităm că s'a desvoltat o nouă marină, aceia a aerului. Şi Eu cred că în viitor marina noastră, păstrând sufletul ei caracteristic, al valurilor, va trebui să se

apropie pe zi ce trece de marina văzduhului. Conjugate aceste două forțe, împreunându-și sufletele, căci tot acelaș suflet este și într'una ca și în cealaltă, se va putea realiza apărarea atât a coastelor cât și a largului mării noastre, cu intensitatea și cu energia pe care bugetul nostru le vor putea permite.

Spunând aceste cuvinte, rog pe iubiții Mei marinari să nu creadă că Eu consider că marina vaselor de pe valurile mării nu ar fi un factor primordial al apărării noastre naționale și le amintesc să nu uite că este și un fapt moral și sufletesc.

Am spus odată că spiritul breakului Mircea a fost acela care a creiat pe primii noștri marinari.

Acest spirit doresc să se perpetue atât în marina mărilor cât și în marina văzduhului cu care făcând legătura, să-i duceți acest suflet al breakului Mircea, care este un suflet generos, plin de dragoste și de sacrificiu.

In legătură cu acest suflet, care doresc să se perpetueze în marina noastră și în școala navală, am hotărît ca această școală navală să se numească pe viitor ȘCOALA NAVALA A MAJESTAȚII SALE „MIRCEA", pentru ca tinerii cari vin în marina noastră să cunoască dela început că sunt pe un vas care întruchipează acest spirit.

Am mai luat astăzi încă o hotărâre, pentrucă cred că la noi în țară trebue făcută o propagandă în sufletele oamenilor pentru o mai mare dragoste de mare. Noi trebue să aducem pe cetățenii noștri pe valurile apelor, căci numai atunci când vor fi în contact cu aceste elemente, când vor ști — dați-Mi voe să spun că a merge pe mare nu va să zică a avea rău de mare — când vor ști câtă bucurie, câtă sănătate, câtă ozonizare a sufletului pot să aducă aceste călătorii pe mare, numai atunci marina noastră va putea realiza un nou progres.

De aceia am hotărât ca în această zi să creez o nouă medalie „Medalia Maritimă".

Doresc ca toți aceia cari simt în sufletul lor o cât de mică dragoste pentru mare să vină alături de Mine și de marinarii Mei, ca să ne sforțăm să creem un suflet al marinei noastre, care să fie și al marinei de război și al celei comerciale, căci în caz de război tot una va fi.

Mai am o dorință și îi rog cu insistență pe d-nii miniștri al comunicațiilor și al armatei s'o ducă la bun sfârșit : ca școala de ofițeri de marină să fie una singură, pentru ofițerii din marina comercială și pentru cei ai marinei de război. Pregătirea acestor navigatori să se facă sub același acoperiș, cu același suflet și în același gând. Lucrul acesta își are importanța lui morală, dar desigur că toți vor pricepe că și din punct de vedere economic va fi un câștig. De ce două școli în loc de una ?

Este un vechiu deziderat al Meu, care până acum a fost ascultat cu multă bunăvoință dintr'o parte și din alta, dar care nu știu din care cauze nu a putut fi realizat. Am dorința cea mai vie ca în timpul cel mai scurt acest lucru să se realizeze și sunt sigur că adevărații marinari, fie din marina de război, fie din marina comercială, vor înțelege acest lucru și mă vor aproba.

In acest gând și cu dragostea nesfârșită pe care o am pentru marinarii Mei, ridic paharul, nu în sănătatea marinei comerciale sau a marinei de război, ci pur și simplu în sănătatea marinarilor români.

(Urale, ovațiuni prelungite).

După amiază, în prezența M. S. Regelui s'au desfășurat concursuri nautice pe lacul Siut-Ghiol, organizate de Salvamar și Liga Navală la cassa bărcilor a soc. *Salvamar,* cu următorul rezultat :

La concursurile yole olimpice concurează „Salvamar" și „Amatori".

Distanța 6000 m.

Premiul I, *Krisel Robert* (Salvamar).

Inot liber 3000 m. dus și întors :

Premiul I, placheta și medalia de aur *Basna Andrei.*

Premiul II, medalia de argint, *Toth Mihai.*

Premiul III, medalia de bronz, *Satmary Alex.* toți dela C.F.R. Buc.

Obțin mențiune Ciolanu D. (C.F.R. C-ța) și Mititelu Al. (Marina C-ța).

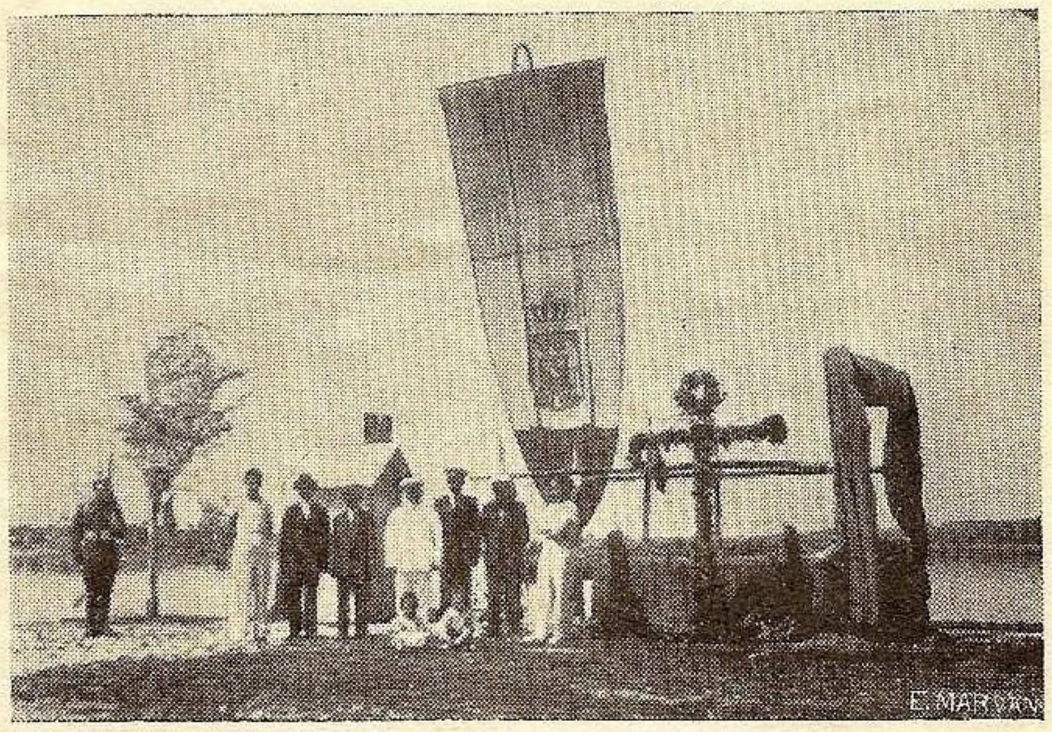
Lotci militare, trei perechi rame și conducători, în ordinea startului concurează : grupul gradelor inferioare din inspectoratul jandarmeriei, regim. D.M.V., reg. 2 V.C. nr. 9, reg. 1 grăniceri, grupul navelor grănicerești și marina regală. Distanța 2000 m. dus și întors.

Pr. I, Cupa Inspectoratului Jandarmeriei și medalia de aur, Reg. 1 grăniceri.

Pr. II, placheta și medalia de argint, Grupul Grănicerilor.

Pr. III, medalia de bronz, Inspectoratul Jandarmeriei.

Pentru concursul de *gigguri,* 4 perechi rame și conducători, pe distanța de 500 m., concurează echipa Școalei comerciale de fete și echipa liceului de fete „Domnița Ileana".



Serbările marinei la Gruia.

Rr. I, placheta și medalia de aur, echipa Școalei comerciale.

Concurs de bărci, tip „Salvamar" pe distanța de 1000 m. dus și întors :

Pr. I, placheta și medalia de aur : ofițerii marinei regale.

Pr. II, medalia de argint : ofițerii reg. I. V. G. nr. 2.

Lotci cu 3 perechi de rame și conducători. Distanța 2000 m. dus și întors.

Concurează : Clubul nautic S. P. M., Salvamar, ,Clubul nautic C. F. R. și Pescarii.

Pr. I, cupa Ligei Navale și medalia de aur, *Pescarii.*

Pr. II, medalia de argint, „Salvamar".

Pr. II, Clubul nautic C. F. R.

Concursul de lotci militare de 6 perechi rame și conducători, pe distanța de 2000 m., dus și întors :

Pr. I, Echipa grupului navelor grănicerești.

Pr. II, Echipa regim. I grăniceri.

Skyuri, cu 4 rame și conducători, în ordinea startului, concurează: „Arad", Metropola U. C. B., Mureș 2 Arad, Amefa Arad, Inainte Timișoara Helard-Arad.

Pr. I, Cupa municipiului Constanța și medalia de aur, Mureș I Arad.

Pr. II, medalia de argint, regate „Arad".

Concurs pe 1500 m. gigguri cu 4 rame şi conducători :

Pr. I, ofiţerii marinei regale, conduşi de locot. Rigani Gh., care a fost felicitat de M. S. Regele.

Concurs de gigguri cu 8 rame şi conducători, în ordinea startului, pe distanţa de 2000 m., ,concurează echipele : „ofiţerii I. M. E. F.", „Marea" şi „Dunărea".

Pr. I, cupa soc. „Salvamar" şi medalia de aur, echipa „Marea".

Ştafeta militară combinată :

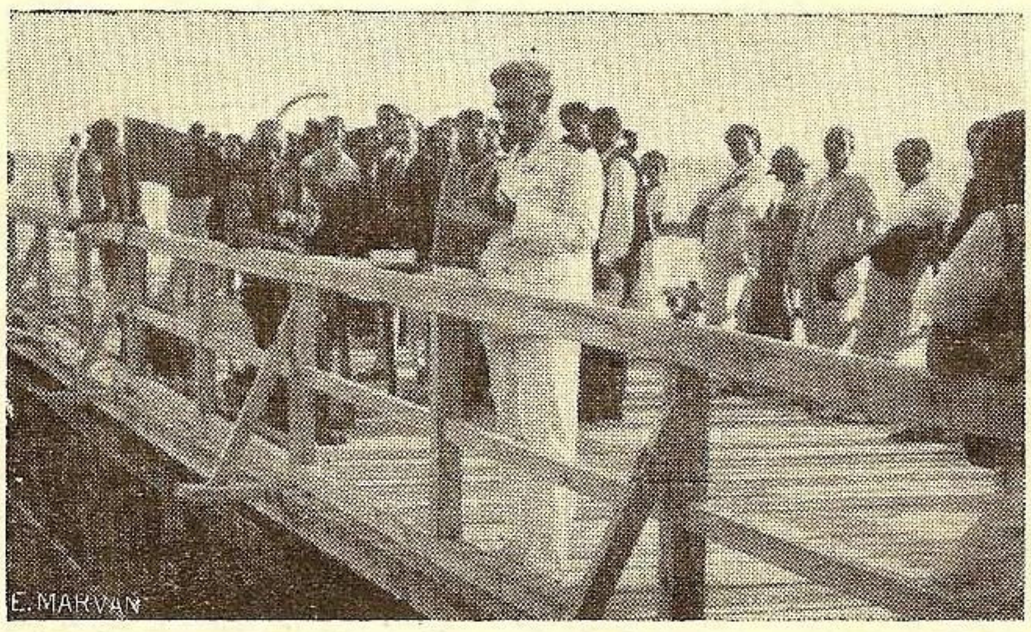
Pr. I, cupa Corpului de grăniceri l-a câştigat Grupul navelor grănicereşti.

Pr. II, placheta şi medalia, reg. I grăniceri.

SULINA

Ca şi în anii trecuţi, patronul Marinei noastre a fost ărbătorit cu multă însufleţire şi anul acesta, tot din iniţiativa secţiunii locale a Ligii Navale Române.

Portul nostru a fost frumos pavoazat, prin grija d-lui Primar *G. B. Popescu.* Vapoarele au arborat mare pavoaz, iar yachturile, bărcile de canotaj, lotcile diverse etc. s'au împodobit cu drapele, flori şi verdeaţă. Patru echipe formate din d-rele şi tinerii : *Mihail Iancu-Bibica Veznisensky, Roger Félix-Olga Rivière, Gh. Comârzan-T'itina Teodorescu, Aurel Comârzan-Maria Buiacici,* au chetat, în tot cursul dimineţii, pentru secţiunea Sulina a Ligii Navale Române.



Balcic : D-l Cpt. de port Barozi citeşte cuvântarea.

Pe un şlep port-tun al Marinei Regale Române s'a oficiat ,la ora 11 a. m., un serviciu religios, de către preoţii *Gr. Marinescu* şi *I. Chiriacos,* pomenindu-se toţi eroii Marinei noastre, dela Comandor până la ultimul soldat. Răspunsurile au fost date de corul bisericii creştine ortodoxe române, condus de maestrul Sever Tănăsescu.

Au asistat numeroşi membri ai secţiunii locale ai L. N. R., capii autorităţilor militare şi civile, şefii, subşefii şi ceilalţi funcţionari ai C. E. D., un grup de lăncieri din Bucureşti cu frumoasele lor drapele, ostaşi marinari şi grăniceri, precum şi diverse alte persoane invitate.

După terminarea slujbei religioase, d-l preşedinte al secţiunii Sulina a L.N.R., împreună cu d-l Comisar maritim şi d-l Comandant al Staţiunii Navale Sulina, au scufundat în apele Dunării o frumoasă ancoră-cruce, făcută din flori din deltă, în memoria eroilor marinari români, în timp ce preoţii şi corul cântau „veşnica pomenire"; momentul acesta a fost din cele mai impresionante.

Preşedintele Secţiunii locale a L.N.R. a ţinut apoi următoarea avântată cuvântare :

Doamnelor şi domnilor,

Secţiunea Sulina a L.N.R. a organizat şi anul acesta sărbătorirea „Zilei Marinei" româneşti.

Inţiinţată la 1 August 1929, Secţiunea noastră sărbătoreşte astăzi aici, pentru a opta oară, patronul Marinei, atât militară cât şi comercială.

Cu prilejul serbărilor similare din anii trecuţi, am avut onoarea a arăta, tot din acest loc, legăturile strânse dintre L.N.R. şi Marina noastră, precum şi marea importanţă, pe care o prezintă pentru noi desvoltarea, cât mai repede şi completă, atât a Marinei de război cât şi a celei civile.

De astă dată mă voiu mărgini a adăoga numai, că memoria marinarilor români de toate gradele este tot aşa de scumpă Ligii Navale Române ca şi însăşi Marinei noastre şi de aceea pomenirea astăzi, aicea, a fiecăruia din acei eroi ne-a îndurerat sufletele, dar ni le-a şi îmbărbătat, de oarece avem ferma convingere, că sublimul lor sacrificiu va fi imitat de urmaşii lor, când Patria va cere. Iar în ce priveşte marina comercială românească, orice progres, pe care ea îl realizează, deşteaptă adâncă mulţumire şi sincer entusiasm în rândurile membrilor L.N.R., cari urmăresc, de aproape sau de departe, cu întemeiată mândrie naţională, avântul tricolorului românesc pe întinsul mărilor şi al oceanelor. Iată pentru ce, doamnelor şi domnilor, sărbătoarea de „Ziua Marinei" este sărbătoarea L.N.R., ceeace explică de ce organizarea acestei serbări se face de către L.N.R., în unire cu organele locale ale Marinei Regale Române.

Onorată adunare,

Despre faptele măreţe, din trecutul îndepărtat şi cel apropiat, ale Marinei noastre, s'a vorbit şi s'a scris atât de mult şi elogios, nu numai de autori români ci şi străini, încât cred inutil a schiţa acum, măcar în treacăt, acele fapte, mai ales în faţa d-voastră, cari prin însăşi împrejurarea că trăiţi aici, între Marea noastră şi Dunărea noastră maritimă, cunoaşteţi, mai bine decât mulţi alţii, o bună parte din acele fapte, cari doar s'au petrecut chiar prin aceste locuri şi la cari mulţi dintre Domniile-Voastre aţi fost părtaşi. Iată pentru ce „Ziua Marinei" capătă la Sulina şi va trebui să aibă, din ce în ce mai mult în viitor, o importanţă cu totul specială, asupra căreia noi am atras atenţiunea şi în trecut, deşi glasul nostru a răsunat adesea în pustiu !...

Dar această sărbătoare a Marinei, la gurile Dunării, ni se înfăţişează cu totul simbolică şi pentru faptul, că această Dunăre a noastră, ajunsă aici, după ce a încins cea mai mare parte din hotarul de Sud al Ţării noastre, poartă, în fiecare pumn din apa ei, numeroase picături din apele tuturor râurilor şi pâraielor ţării noastre, isvorîte din inima pământului nostru românesc : din Moldova, din Muntenia, din Banat şi din Ardeal, din Bucovina şi Basarabia. Cu fiecare pahar de apă, pe care-l bem la Sulina, ar trebui să ne înviorăm fiinţa noastră etnică, după cum pruncul îşi măreşte puterile de viaţă cu fiecare picătură de lapte suptă de la sânul mamei sale...

Doamnelor şi domnilor,

Ingăduiţi-mi, vă rog, ca să nu stăruesc asupra înfăptuirilor realizate de secţiunea Sulina a L.N.R., dela înfiinţarea ei în 1929 şi până astăzi, deoarece le-am arătat amănunţit, atât în „Dările de seamă asupra activităţii acestei secţiuni", imprimate în broşuri speciale, cât şi în colecţiile revistei Ligii Navale Române : „România maritimă şi fluvială", continuată prin „Marea Noastră".

Voiu aminti numai unul din cele mai recente începuturi de realizări ale secţiunii noastre, adică din cursul acestui an şi anume iniţiativa luată de noi, de a înfinţa pe Insula Şerpilor, un paraclis sau un schit, care să servească de refugiu sufletesc şi de divină mângâiere marinarilor, cari trăesc pe acea insulă, precum şi acelora, cari vor fi purtaţi de valuri până la poalele ei, de către vicisitudinile navigaţiei.

Ne înviorează dulcea nădejde, că în curând, cu ajutorul Domnului, vom putea dura locaş creştinesc de reculegere şi rugăciune, pe **stâncile,** *unde zeul Mărilor, Neptun-Poseidon, pusese să se clădească,*

din lespezi de marmoră albă aduse din Olimp, templul lui Achille. Generaţiile viitoare de pescăruşi vor spăla în fiecare dimineaţă, la răsăritul soarelui, treptele şi ungherele viitorului sfânt locaş, după cum legenda ne spune, că strămoşii pescăruşilor de astăzi spălau în antichitate, cu vârful aripilor lor udate în spuma mării, fiecare treaptă şi ungher ale templului de pe aceiaş insulă, numită în antichitate Achilleia, pe unde călcau sandalele viteazului Achille, întovărăşit de frumoasa Elenă, în a doua lui viaţă, dăruită de Neptun...

Doamnelor şi domnilor,

Inainte de a termina această cuvântare, vă rog să-mi îngăduiţi, ca să adresez cele mai vii mulţumiri autorităţilor militare şi civile din localitate, ca şi diverselor asociaţii şi persoane particulare, cu al cărora sprijin însufleţit am putut, să organizăm sărbătoarea aceasta de propagandă marinărească.

Mulţumesc, de asemenea, din toată inima, colegilor mei din comitetul secţiunii locale a L.N.R., pentru ajutorul neprecupeţit, ce mi-au dat, întru organizarea serbării de astăzi, ca şi în trecut, în toate împrejurările.

Vă mulţumesc, foarte călduros, Domniilor-Voastre tuturor, pentru participarea însufleţită la sărbătoarea de astăzi şi vă rog a vă uni cu mine, spre a îndrepta către Inaltul Preşedinte activ al Ligii Navale Române, urările noastre adânc respectuoase de sănătate deplină şi cât mai lungă Domnie glorioasă, strigând din adâncul sufletului nostru: „Trăiască M. S. Regele Carol II", „Trăiască Marele Voevod Mihai, Trăiască Familia Regală, Trăiască Marina Română şi Liga Navală Română!"

Trăiască România, stăpână pe destinele ei!... Ura!

După terminarea acestui discurs, corul a cântat „Trăiască Regele" şi apoi sau servit invitaţilor şi trupei diverse gustări.

La ora 17.30' au început concursurile nautice pe Dunăre şi anume: curse de bărci, întreceri de lotci, curse de înnot-fond şi de înnot-viteză. sărituri în Dunăre dela diverse înălţimi, bătaia pe şcondrul uns, lupta pe şcondrul uns pentru luarea purcelului, prinderea de raţe pe Dunăre şi Aqua-plan Neptun). Aqua-planul a fost organizat prin îngrijirea d-lui Căpitan de marină *Victor Zagoreanschi,* membru în comitetul Secţiunii Sulna a L. N. R., cu ajutorul şalupei Grănicerilor din localitate.

Secţiunea Sulina a L. N. R. a acordat învingătorilor premii în bani, precum şi diplome oficiale ale Ligii Navale Române.

Concursurile nautice au durat până la ora 19.30, iar la ele au participat nu numai marinari militari, ci şi membri ai diverselor societăţi sportive, lăncieri, pescari din Sulina şi din Deltă şi diverşi alţi sportivi şi anume:

1) Curse de bărci cu 2 perechi de rame, civili cu bărci proprii, distanţă de 1000 metri, cu un premiu de 150 lei, câştigat de barca lăncierilor din Sulina, condusă de *Dumitru Baciu.*

2) Curse de lotci, cu 2 perechi rame şi cârmă, cu marinarii Staţiunii Navale şi Grăniceri, pe distanţă de 1000 metri, cu un premiu de 150 lei, câştigat de echipagiul marinarilor Staţiunii Navale Sulina, condus de soldatul marinar *Bucur Stoian.*

3) Curse de înnot-fond pe distanţa de 2000 metri, la vale, cu:
Premiul I de lei 150 câştigat de civilul Romulus Andreev.
Premiul II de lei 100 câştigat de civilul Sava Dumitru.
Premiul III de lei 50 câştigat de civilul Gheorghe Vasiliu.

4) Curse de înnot-viteză, pe distanţa de 200 metri, la vale, cu:
Premiul I de lei 100 câştigat de civilul Sava Dumitru.
Premiul II de lei 50 câştigat de civilul Roger F.lix..

5) Sărituri în Dunăre dela diverse înălţimi, cu:
Premiul I de lei 100 câştigat de civilul Romulus Andreev.
Premiul II de lei 50 câştigat de soldatul marinar Bucur Stoian.
Premiul III de lei 30 câştigat de soldatul marinar Nedelcu C-tin.

6) Aqua-plan executat de civilii *Teodor Timofei* şi *Ionel Olocov,* fiecare primind câte 100 lei, premiul I.

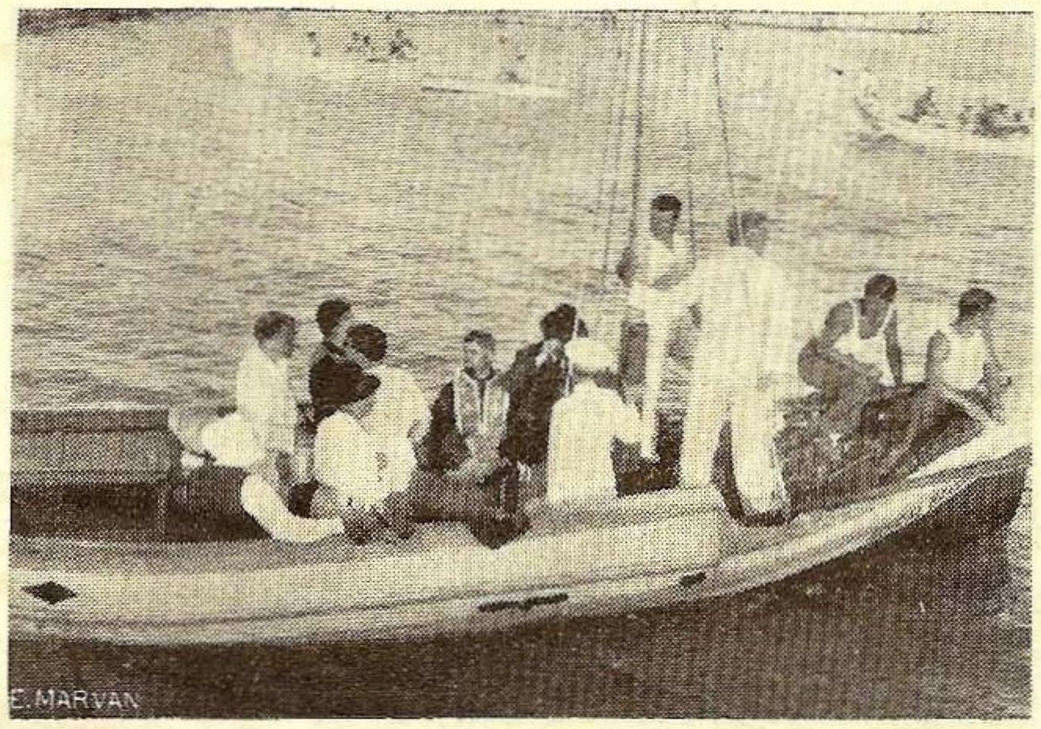
Au asistat mult mai mulţi spectatori decât anii trecuţi. Aceste fapte dovedesc, că propaganda marinărească făcută de L.N.R. la Sulina îşi produce efectele.

Concursurile au fost conduse de d-l Sublocot. *Piperiu,* dela Staţiunea Navală Sulina, iar controlul intrărilor pe slepul armat a fost exercitat de d-l *Anton Foscolo,* membru în comitetul secţiunii Sulina a L.N.R. Seara a avut loc, în sala ellenă, un festival artistic, urmat de bal.

La reuşita festivalului, organizat prin îngrijirea d-lor *Lt. C-dor A. Păunescu* şi *Doctor V. V. Stănescu,* membri ai comitetului secţiunii Sulina a L.N.R., au dat preţiosul concurs d-nii *Secăreanu* şi *Lubomirov,* ambii dela Opera Română din Bucureşti precum şi d-ra *Felicia Petra,* d-l *Costică Ionescu* dela Conservatorul din Cluj şi d-ra Oltea Hariton.

Acest festival a constituit o adevărată desfătare sufletească pentru populaţia Sulinei, ca şi pentru vilegiaturiştii aflători în localitate.

ZIMNICEA, 1.460 lei chetaţi de d. *Teodoru,* căpitan de port, d-na *Tina Stama Teodoru,* d-ra *Maria Teodoru,* ficele d-sale şi d-şoarele *Magdalena Crăciunescu* şi *Elena Ghiţulescu.*



Balcic: Afundarea ancorei de flori.

HÂRŞOVA, 647 lei de d. *Chisom* cu concursul d-lui *V. Andrei,* primarul oraşului, jujdecător *G. Ionescu,* d-nii *Ioan Popescu* şi *Costel Frăţilă, studenţi.* Serbarea a început cu un serviciu divin făcut de părintele *I. Poţincu,* pomenirea marinarilor morţi, aruncarea 'n Dunăre a unei jerbe, concurs de înnot cu premii, jojcuri nautice, chermesă. Premiaţii la concurs au fost tinerii: *Ion Stroe, Leonte Dardele* şi *Miursul Sahim.*

GRUIA, 1.738 lei de d. *Şerbănescu,* căpitanul portului, cu concursul d-lui *I. Marinaş,* cantonier S. t. S., *C. Olteanu,* notar şi *C. Grindeanu,* corul Asociaţiei Unirea. Serviciul divin a fost oficiat de părnitele C. Popescu, iar la serbare au colaborat micii *Leonard, Florica* şi *Ionel Şerbănescu,* d-rele *Silvia Popescu, Maria Străinu.* La concursurile de înnot a ueşit primii d-l Aurel Săndulescu, Ion Câne şi Ştefan Albină. D-l Şerbănescu a ţinut o inimoasă cuvântare, arătând locuitorilor ce vrea Liga Navală şi folosul unei marine naţionale.

RENI, 1289 lei de d. Căpt. C-dor *Romulus Ştefănescu,* cu concursul d-lor *Ang. Atanase,* primar, *I. Dumitru,* comisar şef, Lt. *Victor Drăghici,* comandantul grănicerilor, *N. Diaconescu,* delegatul cohortei cercetaşi, soc. corală „Unirea Basarabiei" condusă de d-nii D. Dumbali şi Şerban Niculae, R. Chihaia cu cohorta de cercetaşi. Serbarea foarte reuşită.

BECHET, 1.680 lei de d. *N. Cristescu,* căpitan de port cu concursul d-lor *Gh. Breazu,* primar, Bechetul-Nou, *Gh. Stănescu,* casierul primăriei, *Roman Gădar,* primar Bechet-Vechi şi *Al. Glavan,* casier.

BALCIC, 6.939 prin stăruinţa d-lui *Gh. Barozzi,* căpt. de port şi prezidenţia d-lui prof. *Gh. Mugur,* directorul Soc. de radio şi un mare iubitor al marinei şi sprijinitor al Ligei Navale.

CHLIA NOUĂ, 3.254 lei prin d. *Mihăilescu Florea.*

CALAFAT, 925 lei prin d. Lt. C-dor *V. Maciulschi.*

MĂCIN, 585 lei de d. *P. Munteanu.*

MANGALIA, 2.803 lei colectaţi de d-rele *Zizi Bedreag, Ene Cici* şi *Ene Nely,* secondate de tinerii : *Plau Cepleanu, Em. Morariu, Vintilă Turturică, Rică Westinian* şi *Vlad Conori.*

CĂLĂRAŞI, 5100 lei de d. D. *Ispas.* Portul a fost întreg pavoazat, iar serbarea s'a desfăşurat la strandul Tenis-Club.

GIURGIU, 1.227 lei, din care jumătate s'a păstrat la secţia locală, iar 614 s'au vărsat centralei.

TULCEA, 855 lei, din cari 450 lei s'a trimis centralei, restul oprindu-se de secţie.

SULINA, 1.997 lei, vărsându-se centralei 998. Cu prilejul concursurilor s'au distribuit premii în valoare de 1.100 lei.

ISACCEA, 345 lei, de d. *Bogdan Ion,* căpt. portului, care a înjghebat o serbare marinărească.

ISMAIL, 1.531 lei din cari 50% s'au vărsat secţiei locale, iar 766 centralei.

OLTENIŢA, 450 lei, prin d. Lt. *Bordenache Ovidiu.*

T. SEVERIN, 14.900 prin d. C-dor *Constantinescu N.,* cu concursul d-lui inginer *Bedreag,* directorul şantierului N. F. R., al d-lui *M. Gărdăreanu,* primarul oraşului şi a cercetaşilor marinari, organizându-se o excursie pe Dunăre, serbări în grădina publică, foarte reuşite.

TÂRGU MUREŞ, nici o persoană nu s'a oferit să cheteze. Demn de remarcat când în alte oraşe au fost chiar ofiţeri şi soţiile lor cari nu s'au simţit jenate să fie refuzate, atunci când era vorba de Liga Navală.

FĂGĂRAŞ, 106 lei prin bunăvoinţa d-lui M. Jiga, primar.

SIGHIŞOARA, 233 lei de d-nişoarele *Gheaja Eleonora* şi *Rucărean Ioana.*

BUZĂU, 996 lei.

CÂMPULUNG (Muscel), 4531 lei, 50 bani chetaţi de d-nii : *V. I. Cristescu, D. Costescu, Eug. Leon. P. N. Şerb* şi *C. Vrăbiescu.*

ARAD, 1.563 lei, prin îngrijirea d-lor Lt. Col. *Fr. Depner, Opriţă Chiriţă, V. Pap.*

FOCŞANI, 1478 lei de d-nii : *Mărăscu, Teodorescu* şi *Răsvan.*

TECUCI, 1.377 lei.

ODORHEIU, 2047 lei prin d. Maior *Stănoiu.*

TÂRNAVA MARE, 253 lei prin d. Lt. Col. *Popescu.*

Particulari :

D-na Dr. *Bogdanovici* dela Marienbad, 100 lei.

D-l *Naghi,* farmacist Târgovişte, 500 lei.

D-l *Biaciu,* cercetaş de război din Braşov, 500 lei.

D-na *D.* din Mangalia, 500 lei.

D-l *Radu Ciocârdel,* 250 lei.

Şcoala de comandanţi de cercetaşi dela Poiana Braşov, 850 lei.

Dela jamboreea cercetaşilor din Poiana Braşov s'a colectat de cercetaşii marinari 6.874 lei, din care s'a vărsat centralei 4.900 lei, restul de 1.974 donându-se echipajelor de cercetaşi pentru construcţii de bărci.

Recenzii

Specializare *de amiral Sir Barry Dnnoville*

Cele mai puternice nave nu au nici o valoare, dacă ofiţerii şi oamenii nu sunt la înălţime. Elementul uman câştigă victoria, navele nu sunt decât materialul care ajută. Publicul, presa nu vorbeşte decât de material, chiar unii din noi neglijează educaţia în special a ofiţerilor.

Trecutele victorii le-am dobândit graţie oamenilor, iar nevoile actuale s'ar părea că pe lângă navigaţie şi manevre obligatorii tuturor, impune specializarea.

Artileristul specialist se închină efectului tunului, iar specialistul torpilor, acestei arme, care s'a dovedit a avea efect mai mult contra navelor de comerţ. Acum de când cu aviaţia, aproape că s'a uitat elementul uman al marinarului. Nici submarinul, nici hidroavionul, nici tunul antiaerian nu contează fără spiritul marinăresc. Specializarea duce la o cristalizare defensivă, — pe când ofensiva ar trebui să fie şi azi socotită ca cea mai bună defensivă.

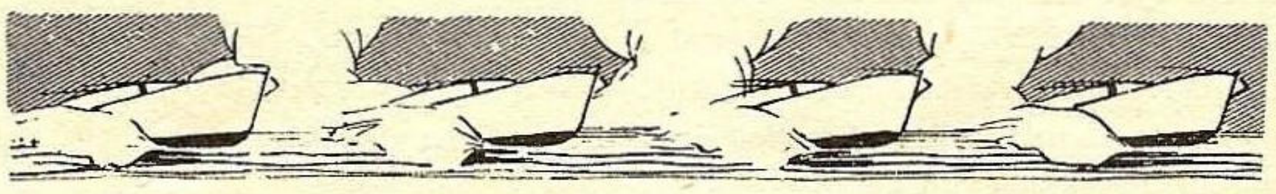
Nu sunt de neglijat nici mijloacele defensive, — dar trebuesc puse pe planul al doilea. In ultimul război cei mai buni ofiţeri au fost puşi la treabă de specialişti, care le-a deschis o frumoasă cale pentru a ajunge în vârful pomului carierii. Ce bine ar fi fost dacă în loc să fi rămas în groapa specialităţii, ar fi primit o educaţie largă de luptători navali.

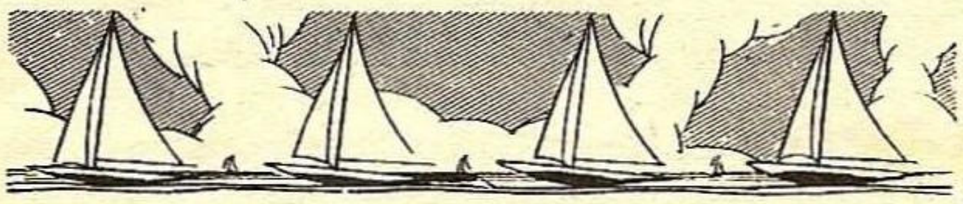
O altă lacună e că tinerii specialişti sunt îmbarcaţi pe nave mari, unde se pierd într'un complicat mecanism şi spiritul răspunderii e divizat. Pe vase mici, atât comandanţii cât şi ofiţerii, stimulaţi de răspunderea ce o au, capătă încrederea 'n sine, fiind puşi deseori în situaţii destul de grele, fără amiral sau comandori aproape. Specialiştii nu au prilejul unei asemenea şcoli şi ajung comandanţi de nave mari fără să mai fi comandat vreodată.

Războiul ne-a arătat că e necesar să avem o mână de specialişti teoretici, dar majoritatea cealaltă trebue să fie dresată la şcoala mării şi a răspunderii.

Comandantul ideal trebue să fie antrenat să se servească de toate armele, — deci toate specialităţile, să cunoască arta şi ştiinţa războiului naval, să nu fie anchilozat de amănuntele specialităţilor.

NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din străinătate

ANGLIA.

☐ Buletinul lui *Lloyd's Register of Schipping* publică o foarte interesantă statistică care se referă la tonajul comercial mondial în construcţie la 1 Iulie 1936.

Acest tonaj se ridică la totalul de 1.951.005 tone repartizat în 188 nave din care 269 cu propulsiune cu aburi, 305 cu propulsiune prin motoare şi 14 veliere.

Acest tonaj este repartizat pe ţări, astfel:

	cu vapori		cu motoare		veliere		t o t a l	
	număr	tonaj	număr	tonaj	număr	tonaj	număr	tonaj
Anglia	122	415336	98	430146	9	3250	229	848732
Germania	58	91573	54	273606			112	365179
Japonia	29	81700	20	75111			46	156811
Olanda	1	13000	40	114355	1	650	42	148005
St. Unite	12	73590	10	13230	4	3455	26	90275
Norvegia	19	15486	16	10465			25	25951
Suedia	4	4550	20	119700			24	124250
Dantzg	1	1560	15	60960			20	25910
Danemarca	5	10660	15	60960			20	72620
Dominioane Engleze	8	1638	6	1274			14	2912
Franţa	5	23320	7	21984			12	45304
Belgia	1	1130	11	4524			12	5653
Spania	5	3626	4	20363			9	24189
Italia			4	10285			4	10285
Estonia			2	425			2	400
Finlanda	2	2050					2	2050
Argentina			1	2550			2	2550
Liluania			1	475			1	475
Portugalia			1	300			1	300
U. R. S. S.								
Jugo-slavia			1	103			1	103
Total	269	759419	305	1824231	14	7355	588	1951005

Din examinarea tabelului se vede că recordul îl ţine Anglia, urmată de Germania.

Din aceste cifre, 79 nave sunt petroliere (656.626 tone). Tonajul lansat deja este 466812.

Statistica demonstrează că cifra totală a tonajului, este cea mai mare ce s'a atins în ultimii 5 ani.

☐ Ziarele engleze publică că în Ianuarie, se vor pune în construcţie 2 noi nave de linie, armate cu 9 tunuri de 356 m/m, adică calibrul maxim fixat de recenta conferinţă navală dela Londra.

Pe lângă protecţia verticală, aceste nave vor avea şi o chiurasă orizontală foarte puternică.

Pentru construcţia lor, guvernul a procedat foarte arbitrar: el a fixat şantierele ce le vor construi precum şi preţurile de construcţie. (Le Y. No. 2790).

☐ X_1, cel mai mare submarin englez existent, construit în 1923 va fi scos din serviciu la fer vechiu. (Le Y. No. 2790).

☐ Se spune că sultanii statelor malaeze vor să ofere regelui Eduard VIII al Angliei cu ocazia încoronării sale, drept dar, un chiurasat, în locul lui *Malaya,* care a fost construit tot cu fondurile acestor state şi care acum a trecut peste limita de vârstă.

☐ In sfârşit, transatlanticul englez *„Queen Mary"*, a reuşit să întreacă în viteză pe transatlanticul francez *„Normandie"*, adică în limbaj popular *„să-l taie"*. In ziua de 30 Mai a terminat traversarea Atlanticului dela West la Est în 3 zile, 23 ore şi 57 minute, adică cu 3 ore şi 31 minute mai puţin ca „Normandie", realizând o viteză medie de 30,63 noduri faţă de 30,31 noduri realizate de „Normandie".

Prin această performanţă, renumita „Panglică Albastră" pentru cucerirea căreia îşi storc creerii technicienii atâtor ţări, revine Angliei, care nu o mai deţinea din 1929. Conform uzului, trofeul „Panglicei Albastre" va mai rămâne în Franţa încă 3 luni în care timp desigur că „Normandie" va face toate eforturile să-l păstreze.

Să nu uităm că pentru aproximativ acelaş tonaj, „Quen Mary" dispune de 200.000 H.P. în loc de 160.000 H.P. cât are „Normandie". Acest din urmă transatlantic este susceptibil a primi oarecari modificări la maşini şi elici, dela care se speră să se obţină 31 noduri. (J. d. l. M. m. No. 909).

☐ Programul naval pe 1936—37 prevede un spor al flotei de 175.000 tone, repartizat astfel: 2 cuirasate, 2 crucişetoare de 9000 tone, 5 de 5000 tone, 2 port-avioane, 2 capi de flotilă, 16 distrugătoare, 8 submarine, 6 canoniere dragă-mine, o canonieră fluvială, 2 nave pentru hidrografie, 6 vedete. Costul total 81 milioane lire.

☐ Cele 8 distrugătoare tip *Electra* au intrat în arsenal din cauza avariilor la maşini, provenite din neantrenarea personalului care nu cunoaştea mânuirea aparatelor gingaşe de pe aceste vase.

Dacă la Englezi..

FRANŢA

Liga maritimă şi colonială franceză a întocmit un memoriu parlamentului, arătând imposibilitatea aplicării acestei legi în marină, fără a nu compromite grav atât din punct de vedere financiar cât şi technic interesele armatorilor. (J. d. l. M. m. No. 902).

☐ Experienţa nouilor legi maritime a avut ca prim rezultat sdruncinarea disciplinei la bord şi apăsarea bugetului statului, — deci a contribuabilului destul de împovărat.

Anul bugetar abia a început şi s'a simţit nevoia unui credit suplimentar de 110 milioane pentru a ajuta pe armatori. Va fi nevoe însă de 290 milioane, pentru a acoperi sporirea salariilor cu 30%, reducerea muncii la 40 ore, săptămâna bolşevică de 5 zile, cu o nouă Duminecă laică, plata orelor suplimentare, 15 zile concediu plătit, pe când în marinele celelalte săptămâna e de 62 ore.

Din punct de vedere moral, pe fiecare navă cu un echipaj mai mare de 10 oameni, va fi îmbarcat un fel de vătaf cu plată, care nu are altceva de făcut decât să prezinte comandantului plângerile echipajelor.

Pe lângă scumpirea generală a vieţii, experienţa nouilor legiuiri pune în evidenţă inferioritatea marinei comerciale franceză faţă de celelalte.

(le Yacht No. 2784)

☐ *Jeanne d'Arc* nava-şcoală a aspiranţilor francezi s'a înapoiat la Brest, ,după ce a vizitat porturile din Africa occidentală, a făcut ocolul Americei de Sud prin strâmtoarea Magelan, a ancorat la Sf. Elena, Madagascar şi a trecut Suezul.

Spiritul marinăresc, numai prin călătorii pe nave-şcoală, se poate forma şi menţine.

☐ La Brest s'a sărbătorit botezul promoţiei intrată în 1935, cel mai vechi aspirant al promoţiei 1936 predând drapelul celui mai vechi *„fistot"*, — adică şefului celor promovaţi în anul al doilea.

Promoţia a fost botezată *Georges Leygues* care a creiat şcoala cea nouă.

☐ Pictorul francez *Marin Marie* care a mai traversat odată singur Atlanticul, din Europa în America cu un mic yacht, a realizat o nouă performanţă de acest gen, însă în sens contrariu. Traversarea s'a făcut cu yachtul său mixt *Arielle* dela 23. VII la 14. VIII.

☐ Au început lucrările pentru legarea *Jugoslaviei cu Bizerta* printr'un cablu submarin. (J. d. l. M. m. No. 905).

GERMANIA

☐ Armarea navală a Germaniei se continuă cu râvnă, însă fără *„clopoţei"*. Germania nu anunţă ce pune pe cală, ce lansează, cu ce armamente dotează unităţile noi. Totul e ţinut în cel mai desăvârşit secret. Când totul este gata, anunţă doar oficial intrarea în serviciu, Astfel, a anunţat intrarea în serviciu a celea de a 2-a flotilă de submarine care se va numi: *„flotila Saltzwedel"* după numele căpitanului german mort pe submarinul său în 1917.

(Le Y. No. 2790).

☐ In cadrul olimpiadei şi cu ocazia regatelor pentru „Cupa internaţională a Marinei" care au avut loc la Kiel, crucişetorul englez *Neptun* a făcut amiralului Raeder un foarte frumos cadou. I-a dăruit clopotul crucişetorului de bătălie *„Hindenburg"* care a fost înecat la *Scapa Flow*.

Acest clopot va fi pus acum pe *„Deutschland"*.

(Le Y. No. 2790).

☐ Cu ocazia plecărei transatlanticului german „Bremen" din New-York s'au înregistrat manifestaţiuni anti-hitleriste de către socialiştii şi comuniştii americani.

Aceştia au protestat în acest fel contra amestecului Germaniei în războiul civil spaniol.

☐ La 19 August în apropiere de Cadix vaporul german „Kamerun" a fost oprit şi controlat de către submarinul spaniol B 6 şi crucişetorul „Libertad".

Au urmat cortegiul de proteste drastice ale Germaniei şi de scuze ale guvernului spaniol. Acest incident nesăbuit, a determinat ca Germania să trimită forţe navale în apele spaniole pentru a proteja navele sale comerciale.

☐ Noul vas-şcoală *Horst-Wessel* îşi face toaleta la Hamburg. *Mircea* al nostru... doarme dus, doar spiritul lui trăeşte.

ITALIA

☐ Rezumând situaţia politică navală, — sporirea flotei sovietice şi fortificarea Kronstadului, ca răspuns la desvoltarea flotei germane şi reînarmarea insulei Heligoland; noua bază navală engleză la Haifa şi întărirea Maltei, — *Italia Marinara*, organul Ligei Navale italiene încheie astfel:

„Englezii tradiţionalişti şi conservatori cred că Malta e cheia Mediteranei. Azi s'a dovedit însă că Sicilia stăpâneşte drumul dintre Mediterana orientală şi occidentală, şi *cine zice Mediterana, zice Italia, — NUMAI ITALIA"*.

Când ai pe ce te bizui, poţi vorbi aşa!

STATELE UNITE

☐ Pentrucă Anglia nu a dezarmat şi dat la fer vechi 40.000 tone de distrugătoare, Statele Unite a anunţat că va păstra în activitate 40 distrugătoare din cele destinate af işterse de pe listă.

☐ S'a hotărît alcătuirea unei forţe navale care va sta în permanenţă în apele europene, pentru a apăra viaţa cetăţenilor americari în împrejurări ca acele din Spania.

☐ In marina americană ofiţerii superiori sunt puşi la examinări periodice foarte grele pentru a le constata aptitudinile fizice. Anul acesta au fost puşi în retragere 10 comandori, 30 cap. comandori şi 36 lt. comandori pentru inaptitudini fizice.

POLONIA.

☐ La 20 Iulie s'a lansat în Anglia distrugătorul *Grom* comandat pentru marina poloneză, de acelaş tip cu *Blyskawick* încă în construcţie. Are 2000 tone, 110 m. lungime, şi 12 lăţime.

Aceste nave sunt începutul reorganizărei Marinei Poloneze, care vrea să ajungă la un tonaj de 150000 tone, astfel cum a declarat guvernul cu ocazia conferinţei dela Geneva. După unele informaţiuni acest program, a cărui execuţie s'ar întinde pe 10 ani ar cuprinde: 3 nave de linie a 25.000 tone, un crucişetor port-avion de 6000 tone, un crucişetor puitor de mine de 4500 tone, 12 torpiloare de 600 tone, 12 vedete rapide, 6 submarine crucişetoare de 1100 tone, 3 submarine puitoare de mine de 1000 tone, 12 submarine de 500 tone, un puitor de mine de 2100 tone deja în construcţie, şi 25 nave auxiliare.

După câte vedem, un program formidabil.

(Le Y. No. 2790).

JUGOSLAVIA.

☐ Guvernul jugoslav — anunţă ziarele — a studiat un proect grandios de legarea Europei Centrale cu Adriatica printr'un canal de 60 km între Dunăre, Sava şi Mare. Construcţia se spune că ar costa vreo 450 milioane dolari. Partea dificilă este amenajarea râului Bosna, un afluent al Savei şi construirea unui canal de vreo 100 km între acest râu şi râul Narenta care se varsă în Adriatica. Graţie acestui canal, s'ar obţine avantagii enorme din scurtarea drumului pe Dunăre. Finanţarea lucrărei însă face ca realizareasă fie problematică.

GRECIA.

☐ In Anglia s'au comandat 4 distrugătoare a 1350 tone, livrabile în 2 ani.

Preţul e de 800 milioane drahme plătibil în 5 ani.

(Le Y. No. 2790).

TURCIA

☐ Se spune că Turcia a început să ducă tratative cu Olanda pentru construcţia a 10 nave în valoare totală de 10 milioane lire turce. Turcia înţelege ca plata să o facă în mărfuri, însă Olanda vrea în devize. (J. d. l. M. m. No. 902).

Din ţară

☐ Dl. Gr. Antipa, preşedintele P.A.R.I.D.-ului a înaintat un memoriu Ministerului de Domenii pentru sporirea avuţiei Statului în domeniul piscicol.

După D-sa ar fi suficient un fond de 100 milioane lei spre a da pisciculturei noastre un aspect modern şi o capacitate de producţie mult sporită în comparaţie cu cea de azi.

Acest fond, după D-sa s'ar împărţi în 2 categorii: pentru îmbunătăţirea producţiei şi pentru utilaj.

In primă categorie ar intra sumele necesare dragelor de curăţat bălţile, construcţiei de canale, şi stăvilare necesare primenirea apelor ca să se îmbunătăţească producţia. In total vreo 65 milioane.

Sumele necesare utilajului ar cuprinde construcţia de cherhanale cu gheţării, frigorifere şi laboratoare pentru preparatul icrelor, barcaze cu motor pentru transportul peştelui pe mare, camioane autospeciale pentru uscat, îmbarcaţiuni speciale pentru vânarea calcanului. Acestea nu ar trece de 25 milioane.

In afară de aceasta, mai e necesar un fond de rulment de circa 10 milioane. Totalul sumei de 100 milioane, s'ar eşalona pe timp de 5 ani, adică 20 milioane pe an.

Este desigur de dorit ca Ministerul de Domenii să ia în conside-

rare acest plan cincinal al d-lui Antipa şi să găsească posibilitatea aplicării lui care nu cere cheltueli de prisos ci cheltueli care s'ar întoarce mai târziu înapoi în visteria statului aducând şi importante câştiguri.

Adunarea generală a federaţiei de sporturi nautice

Duminică, în Adunarea Generală Extraordinară, Federaţia de Canotaj a votat noul statut, care cuprinde multe inovaţii, atât în fond cât şi în formă.

Astfel, în afară de clauza O.E.T.R., care va fi comună tuturor federaţiilor, canotajul a pus la baza nouei sale existenţe un statut care răspunde multor nevoi pe care le are acest sport.

Intâi a schimbat de nume: întrunind sub autoritatea sa sportivă nu numai *vâslitul*, ci *şi sportul cu vele* şi cel cu *bărci cu motor*, a luat denumirea de FEDERAŢIA ROMANA DE SPORTURI NAUTICE (F.R.S.N.). Bine înţeles că sunt excluse înotul şi sporturile ce derivă din el, care aparţin federaţiei de natatie.

In al doilea rând şi-a mutat sediul dela Arad la Bucureşti.

In sfârşit, pentru a se putea da o conducere locală de-alungul marilor cursuri de apă, s'au creiat patru REGIUNI, care corespund activităţii nautice de până acum: Timişoara, Arad, Brăila şi Bucureşti. Pe măsura desvoltării sportului în celelalte părţi ale ţării vor mai lua fiinţă şi alte organe regionale.

Couitetul federal care cuprindea membrii numiţi de O.E.T.R., d-nii Comandor Cerna, Inginer Furnarache, Inginer Berindei şi Căpitan Săvulescu, a fost complectat prin alegerea celor mai recunoscute competenţe care au activat până acum în sporturile nautice, scrutinul indicând următorii „membri aleşi": d-nii Parecz (Arad), Arsenovici şi Stern (Timişoara), Lt. Colonel Costea Oprişan (Brăila) şi Alexandru Daia (Bucureşti).

D-l Comandor Adjutant Fundăţeanu, preşedintele federaţiei, a făcut o expunere a trecutului sportului de canotaj, arătând că ţara noastră a fost bine reprezentată la concursurile internaţionale dela Belgrad şi Budapesta, iar campionatele naţionale dela Timişoara, Snagov şi Arad, din ultimii trei ani au marcat evoluţia sportului de canotaj în ţara noastră.

Acest progres este în mare parte datorit spiritului de muncă dezinteresată a d-lui Cornel Iancu, fostul preşedinte al F. R. C., pe care Adunarea îl proclamă membru de onoare, făcând o primă aplicare a statutului nou votat.

Programul de activitate al nouei federaţii, va cuprinde pe de-o parte îmbunătăţirea şi desvoltarea sportului nautic la cluburile existente şi în acelaşi timp creiarea de noi asociaţii în armată şi în şcoli. Pentru a răspunde acestor nevoi, a luat fiinţă comisiunea technică de propagandă. In acelaşi timp, pentru a da desvoltarea cuvenită sportului nautic la tineretul din şcoli şi universităţi s'a creiat o comisiune de străjerie.

Prin bunăvoinţa şi spiritul de înaltă înţelegere al autorităţilor, federaţia a fost sprijinită atât la campionatul din acest an dela Arad, cât şi la concursurile care au avut loc pe lacul Siut-Ghiol la Mamaia.

De aceia d-l preşedinte propune şi adunarea votează prin aclamaţii alegerea ca membri de onoare a d-lor Miniştri Inculeţ şi Caranfil, a d-lui Sergiu Dimitriu şi a d-lui Primar General Al. Donescu.

A luat apoi cuvântul fostul secretar general al federaţiei de la Arad, d-l Parecz, care a făcut o dare de seamă a activităţii sportive în acest an.

După citirea raportului cenzorilor şi descărcarea vechiului comitet de gestiunea anului 1935, şedinţa Adunării Generale s'a încheiat prin o telegramă omagială trimisă Majestăţii Sale Regelui.

Nou club nautic

In ziua de 18 Iunia 1936, în Brăila, din iniţiativa d-lor Comandor *Cerna, Polydor Likiardopoulos* şi *Ionel Poppa*, a luat fiinţă „CLUBUL NAUTIC RRĂILA" cu sediul în Brăila la Grupul Navelor Grănicerilor.

Scopul acestui club este propagarea sportului nautic şi de canotaj.

Comitetul de conducere a fost ales pe trei ani şi se compune din d-nii: Preşedinte, C-dor *Cerna*, Secretar *Ionel Poppa*, Casier *Gh. Gheorghiu*, Consilieri: *Alexandru Vasilescu, Lt. Col. Costea Oprişan, Ioan Daniel*, căruia ulterior i s'a încredinţat demnitatea de Vicepreşedinte, *Conny Grupper, Iason Draculis* şi *Polydor Lichiardopoulis*; Cenzori: *Lt. Ionescu Virgil, N. Opincaru* şi *Jean Withe*; Cronometror: *R. Roguschi*.

Comitetul Clubului a cerut afilierea la Federaţia Română de Natatie cât şi la Federaţia Română de Canotaj.

Comitetul Central (10 Septembrie 1936)

In şedinţa comitetului central s'a expus situaţia chetei şi însufleţirea ce a domnit la toate serbările ce au avut loc de Ziua Marinei. Până la acea dată cheta se ridică la 150.000 lei.

S'a hotărît participarea Ligei la expoziţia marinei în standul oferit gratuit de comitetul organizator.

D. General Schina a fost cooptat membru în comitet, pentru dragostea arătată marinei prin articole în ziare, reviste şi conferinţe.

Comitetul a aprobat cu ovaţiuni propunerea d-lui Amiral Coandă, ca să se ceară forurilor legale aprobarea unei subscripţii publice spre a se veni în ajutorul statului, pentru a se cumpăra o navă-şcoală, Liga înscriindu-se cu suma de 100.000 lei.

Dăm mai jos scrisoarea de mulţumire a d-lui General Schina:

Domnule Amiral,

Sunt adânc mişcat de cinstea ce mi'aţi făcut, de a mă coopta ca membru în Comitetul Ligii Navale Române şi nu găsesc cuvinte pentru a vă exprima gratitudinea mea.

Nu consider aceastã, ca o răsplată a dragostei ce am pentru Marina Noastră, cum aveţi delicateţea să o spuneţi, dar este o rezultantă a două simţăminte ce se contopesc într'un ideal comun. Chiar înainte de a deveni ofiţer de Stat Major, după întoarcerea mea dela Turin, începusem, deşi călăreţ pasionat, să nu privesc armata prin prisma strâmtă şi egoistă a armei mele. Astfel că, atunci când mintea mea a ajuns la o maturitate mai pronunţată, m'am deprins a privi chestiunile militare în tot largul lor şi bineînţeles că Marea cu albastrul şi cu orizonturile ei infinite, nu putea să nu mă atragă.

Găsesc în totul culpabilă lipsa de interes arătată pentru Marina Noastră, încât nu s'a înţeles avantajul economic pe care l'ar fi adus ţărei o mare şi înfloritoare marină comercială.

Situaţia de azi a Marinelor noastre, militară şi comercială, va rămâne o ruşine căci nu s'a înţeles nici după războiul mondial, ce este Marea pentru prosperitatea economică a ţărei şi pentru apărarea teritoriului naţional, este o inconştienţă.

Iată, scumpe d-le Amiral, de unde s'a născut în mine, ceeace numiţi dragoste, dar pe care eu o socot indignare contra celor ce nu ne-au înţeles, şi nu v'au ascultat pe Voi, vechi marinari, nesocotind sufletul şi crezul vostru.

Vă rog Domnule Amiral să primiţi pentru D-strã şi pentru întregul comitet care m'a onorat cu atenţiunea sa, expresiunea sentimentelor mele cele mai distinse.

(ss) *General SCHINA*

Rezultatul jocurilor nautice organizate de „Liga Navală Română" şi „Clubul Nautic Brăila", în ziua de 21 Iunie 1936

1. *Curse de bărci typ Canoniere* (Armament Grup. Navelor Grănicerilor).

Premiul I, a fost obţinut de barca vasului „C-dor Demetriade".

Premiul II, a fost obţinut de barca canonierei „Bistriţa".
Premiul III, a fost obţinut de barca „Vedetelor".

2. *Innot distanţa 100 metri* (viteză).
Premiul I, a fost obţinut de caporal Ivan din Gr. Nav. Grăn.
Premiul II, a fost obţinut de Mititelu D-tru din Clubul N. B.
Premiul III, a fost obţinut de Cacicofschi din L. N. R.

3. *Curse de puiuri vedete* (Armament Grup. Navelor Grănicerilor).
Premiul I, a fost obţinut de vedeta Nr. 6.
Premiul II, a fost obţinut de vedeta Nr. 2.
Premiul III, a fost obţinut de vedeta Nr. 1.

4. *Stafeta aquatică 100 m.* (2 partide 4 inşi).
Premiul I, a fost obţinut de echipa Clubului Nautic Brăila.
Premiul II, a fost obţinut de echipa Grup. Nav. Grănicerilor.

5. *Curse de bărci typ canoniere* (Armament Reg. Grăniceri).
Premiul I, a fost obţinut de barca Reg. 1 Grăniceri Bucureşti.
Premiul II, a fost obţinut de barca Reg. 5 Grăniceri Brăila.
Premiul III, a fost obţinut de barca Reg. 2 Gr. Cernavodă.

6. *Curse de bărci typ sport.* (Armament Reg. Grăniceri).
Premiul I, a fost obţinut de Reg. 1 Grăniceri Bucurreşti.
Premiul II, a fost obţinut de Reg. 5 Grăniceri Brăila.
Premiul III, a fost obţinut de Reg. 6 Grăniceri Chişinău.

7. *Curse de lotci particulare* (amatori Liga Navală Română).
Premiul I, a fost obţinut de lotca „Gicu", condusă de Gigu Serigu, Costică Mihalcea şi Spiru Arseni.
Premiul II, a fost obţinut de lotca „Bavoux" condusă de Vasilescu şi fraţii Chiriţă.
Premiul III, a fost obţinut de lotca „Criza" condusă de Marle Bercaru şi Giglea.

8. *Demonstraţiuni de înnot liber.*
Executate de d-l Paul Georgescu, căpitanul echipei Clubului Nautic Brăila.

9. *Ancora* (evoluţie pe apă).
Executată de înnotătorii : Grupului de Nave, Liga Navală şi Clubul Nautic.

10. *Demi-fond distanţa 800 metri* (cursă de înnot).
Premiul I, a fost obţinut de înnotătorul Stănilă Gheorghe din Clubul Nautic Brăila.
Premiul II, a fost obţinut de înnotătorul Gheoacă Gh. din C.N.B.
Premiul III, a fost obţinut de înnotătorii Ioan Marinescu şi Rene Emandy din C. N. B. (ambii au sosit în acelaş moment).

11. *Sărituri depe trambulină.*
Premiul I, a fost obţinut de înnotătorul Paul Georgescu din C.N.B.
Premiul II, a fost obţinut de înnotătorul Cacicofschi din L. N. R.
Premiul III, a fost obţinut de înnotătorul Cuţitaru C. din C.N.B.
Premiul IV, a fost obţinut de înnotătorul Tudor Gh. din C.N.B.

12. *Water Polo.*
Demonstraţiuni de Polo pe apă executate de înnotătorii din Grupul Navelor şi Clubul Nautic Brăila sub aribitrajul Maistrului Rusu din Gr. Navelor.

13. *Bărci cu vele.*
Demonstraţiuni executate sub conducerea d-lui locot. *Vasile Giurea* din Grupul Navelor Grăniceri.

Rezultatul oficial al concursului de înnot organizat de Clubul Nautic Brăila pe distanţa Măcin-Filipoiu (11 klm.) şi a curselor de înnot cari au avut loc pe canalul Filipoiu în ziua de Duminică 2 August 1936.

S'au înscris pentru concursul Măcin-Filipoiu 34 înnotători din care au fost admişi 14, cari s'au lansat în apă la ora 11 şi 12 minute depe pontonul N.F.R. Măcin.

Innotătorii au fost secondaţi de remorcherele : „Predeluş" şi „Iason", şalupele : Căpităniа Portului, Grupul Navelor şi S.R.D. cum şi numeroase lotci, bărci, etc.

La ora 12 adică după aproape de o oră de înnot, înnotătorii erau clasificaţi astfel : Mititelu D., Gheoacă Gh., Florescu R., Bădescu T., Mărzea Gh., D. Ionescu, Lăzărescu M., Tudor Gh., Constantinescu M., Stoian C., Chirilis S., Marinescu C. şi Marinescu O., a abandonat cursa înnotătorul Spiru Arseni.

Premiul I, un ceasornic de biurou, a fost câştigat de înnotătorul Mititelu Dumitru, din partea Clubului Nautic Brăila, care a parcurs distanţa în 2 ore şi 10 secunde.

Premiul II, un stilou de aur a fost câştigat de înotătorul Gheoacă Gheorghe, membru în Clubul Nautic Brăila, care a parcurs distanţa în 2 ore, 2 minute şi 12 secunde.

Premiul III, a fost obţinut de înnotătorul Emanoil Florescu, Preşedintele Clubului Sportului Studenţesc Bucureştean, care a parcrs distanţa în 2 ore 5 minute şi 50 secunde, căruia is'a oferit drept premiu una servietă de piele.

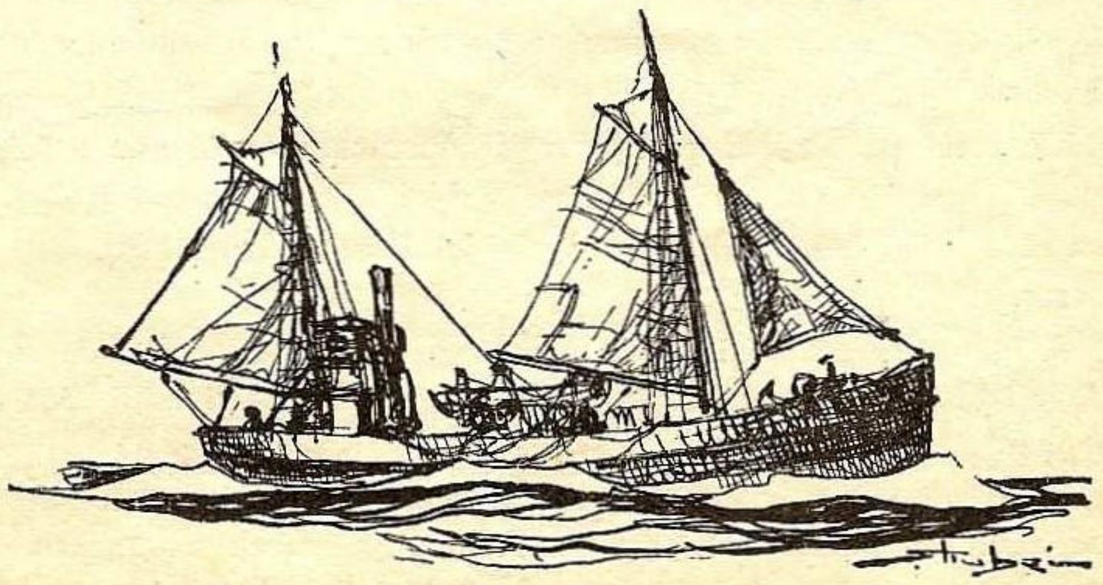
Au mai parcurs întreaga distanţă următorii înnotători cărora li s'a acordat diplome : 4. *Mârzea Gheorghe,* din C.N.B. Secţia Industria Sârmei, care a parcurs distanţa în 2 ore, 10 minute, 30 secunde. 5. *Bădescu Petru* din C.N.B. parcurgând distanţa în 2 ore, 12 minute şi 32 secunde. 6. *Ionescu Dumitru* din Liga Navală, parcurgând distanţa în 2 ore, 18 minute, 34 secunde. 7. *Lăzărescu Mihai* din C.N.B. 8. *Nicolae Constantinescu* Reg. Pontonieri. 9. *Stoian Constantin* din C. N. B. Secţia Industria Sârmei. 10. *Chirilis Stelian* din Grupul Navelor. 11. *Tudor Gheorghe* din C. N. B. 12. *Marinescu Cristian* din C. N. B. şi 13. *Marinescu Octavian* din C.N.B.

După terminarea acestui frumos şi interesant concurs care a fost urmărit cu atenţie de numerosul public ce luase parte pe vase, a urmat o masă comună la restaurantul Teodor Bezea din Filipoiu, masă ce a fost oferită înnotătorilor de către clubul organizator.

La ora 2 a urmat programul, care s'a executat pe Canalul Filipoiu prima cursă pe distanţa de 200 m. viteză la vale : Premiul I, a fost obţinut de *Travlos Foti,* care a parcurs distanţa în 2 minute şi 26 secunde, al II-lea s'a clasificat *Bădescu* din C.S.I.S. care a parcurs distanţa în 2 minute şi 40 secunde, iar al treilea s'a clasificat *Gh. Cojocăreanu* care a parcures distanţa în 2 minute 44 secunde. Viteza apei era de 2 km. pe oră.

A urmat o cursă de înnot pe distanţa de 1000 m. pe Canalul Filipoiu la vale, când s'a clasificat I. *Mititelu Dumitru* din C.N.B. al II-lea *Bădescu Petre,* al III-lea *Mârzea,* al IV-lea *Cojocăreanu Gh.* al V-lea *Economu Alexandru* şi al VI-lea *Inginer Tzeiler.* Primul la această cursă a parcurs distanţa de 1000 m. în 12 minute şi 3 secunde, iar ultimul a parcurs aceiaşi distanţă în 16 minute şi 33 secunde.

Comisiunea de arbitraj a fost formată din d-nii : C-dor Cerna, Opincaru Nicolae, Sublt. Podeanu I., Iason Draculis, Ion Prunaru, Voinescu, Mişu Apel şi Ionel Poppa, secretarul Clubului Nautic Brăila.



ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANŢA — ISTANBUL — CONSTANŢA

DESERVITE DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA**

CONSTANŢA	ISTANBUL		CONSTANŢA
Départts	Arrivées	Départs	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Lundi h. 14	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 „	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 „	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 „	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.
5 Nov.	6 Nov.	9 „	10 „
12 „	13 „	16 „	17 „
19 „	20 „	23 „	24 „
26 „	27 „	30 „	1 Dec.
3 Dec.	4 Dec.	7 Dec.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
31 „	1 Ian.	4 Ian.	5 Ian.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	S/S DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/ X	11/XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 „	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	7 h.	24 „	21 „	18 „	16 „	13 „	10 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 „	14 „	12 „
LE PIRÉE	14 h.	—	27 „	24 „	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	11 h.	29 „	26 „	23 „	21 „	18 „	14 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	16 „
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	17 „
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 „	26 „	24 „	21 „	18 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 „	25 „	22 „	19 „
CHIOS (*fac.*)	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 „	24 „	20 „
	—	20 h.	4 „	1 „	29 „	27 „	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	22 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 „	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/ X	30 „	27 „	23 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 „	25 „
CONSTANTZA	13 h.	—	8 „	5 „	3 „	31 „	28 „	25 „
	—	20 h.	9 „	6 „	4 „	1/XI	29 „	26 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	27 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 „	28 „

ITINERARUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALA

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	14/ X	11/XI	8/XII
SOULINA	16 h.	—	14 „	11 „	8 „
	—	17 h.	14 „	11 „	8 „
CONSTANTZA	6 h.	—	15 „	12 „	9 „
	—	15 h.	17 „	14 „	11 „
JSTANBUL	11 h.	—	18 „	15 „	12 „
	—	11 h.	19 „	16 „	13 „
IZMIR	15 h.	—	20 „	17 „	14 „
	—	11 h.	22 „	19 „	16 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	23 „	20 „	17 „
	—	20 h.	23 „	20 „	17 „
MALTE	6 h.	—	26 „	23 „	20 „
	—	20 h.	27 „	24 „	21 „
NAPOLI facult.	6 h.	—	29 „	26 „	23 „
	—	16 h.	29 „	26 „	23 „
GÊNES (facult.)	6 h.	—	30 „	27 „	24 „
	—	18 h.	30 „	27 „	24 „
MARSEILLE	14 h.	—	31 „	28 „	25 „
	—	16 h.	4/ XI	2/XII	29 „
BARCELONE	11 h.		5 „	3 „	30 „
	—	16 h.	6 „	4 „	31 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	7 „	5 „	1/ I
	—	11 h.	8 „	6 „	2 „
ALGER (facult.	10 h.	—	9 „	7 „	3 „
	—	14 h.	11 „	9 „	5 „
ISTANBUL	9 h.	—	17 „	15 „	11 „
	—	17 h.	17 „	15 „	11 „
CONSTANTZA	13 h.	—	18 „	16 „	12 „
	—	20 h.	21 „	19 „	15 „
SOULINA	6 h.	—	22 „	20 „	16 „
	—	7 h.	22 „	20 „	16 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	22 „	20 „	16 „

NOTE: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE-CONSTANȚA-LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	PELEȘ	OITUZ	ARDEAL	BUCUREȘTI	PELES
GALATZ (BRĂILA)	—	7 h.	5/X	13/X	26/X	8/XI	21/XI	28/XI
SOULINA	17 h.	—	5 „	13 „	26 „	8 „	21 „	28 „
	—	18 h.	5 „	13 „	26 „	8 „	21 „	28 „
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	14 „	27 „	9 „	22 „	29 „
	—	12 h.	8 „	16 „	29 „	11 „	24 „	1/XII
ISTANBUL	14 h.	—	9 „	17 „	30 „	12 „	25 „	2 „
	—	20 h.	9 „	17 „	30 „	12 „	25 „	2 „
HAIFA	6 h.	—	14 „	21 „	4/XI	16 „	30 „	6 „
	—	18 h.	15 „	22 „	5 „	17 „	1/XII	7 „
TRIPOLI (facult)	9 h.	—	16 „	23 „	6 „	18 „	2 „	8 „
	—	20 h.	16 „	23 „	6 „	18 „	2 „	8 „
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	24 „	7 „	19 „	3 „	9 „
	—	17 h.	19 „	26 „	9 „	21 „	5 „	11 „
IAFFA	6 h.	—	20 „	27 „	10 „	22 „	6 „	12 „
	—	18 h.	20 „	27 „	10 „	22 „	6 „	12 „
PORT-SAID	11 h.	—	21 „	28 „	11 „	23 „	7 „	13 „
	—	12 h.	22 „	29 „	12 „	24 „	8 „	14 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	23 „	30 „	13 „	25 „	9 „	15 „
	—	14 h.	25 „	1/XI	15 „	27 „	11 „	17 „
IZMIR (fac,)	9 h.	—	28 „	4 „	18 „	30 „	14 „	20 „
	—	20 h.	28 „	4 „	18 „	30 „	14 „	20 „
ISTANBUL	6 h.	—	30 „	6 „	20 „	2/XII	16 „	22 „
	—	14 h.	30 „	6 „	20 „	2 „	16 „	22 „
CONSTANTZA	15 h.	—	31 „	7 „	21 „	3 „	17 „	23 „
	—	20 h.	2/XI	9 „	23 „	5 „	19 „	25 „
SOULINA	7 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 „	26 „
	—	8h.	3 „	10 „	24 „	6 „	20 „	26 „
GALATZ (BRĂILA)	18 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 „	26 „

NOTE: Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau partial fără avis prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor aveu loc din și la Constanța.

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I“ (sau România) ŞI „DACIA“

Linia II : Constanţa-Istanbul-Pireu -Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istanbul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istanbul-Pireu-Beirut-Haifa-Alexandria-Pireu-Istanbul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL)

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II
		Linia II	Linia III					
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	10/VIII	17/VIII	24/VIII	31/VIII	7/IX
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	11 „	18 „	25 „	1/IX	8 „
	Plec.	Mier. » 9	» » 18	12 „	18 „	26 „	1 „	9 „
PIREU	Sos.	Joi » 11	M-ri » 19	13 „	19 „	27 „	2 „	10 „
	Plec.	» » 17	Jo » 12	13 „	20 „	27 „	3 „	10 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	22 „	—	5 „	—
	Plec.	—	» » 24	—	22 „	—	5 „	—
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	—	23 „	—	6 „	—
	Plec.	—	» » 11	—	23 „	—	6 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă „ 8	Luni » 8	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
	Plec	„ 17	» » 17	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
HAIFA	Sos.	D-că „ 15	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	„ „ 24	—	16 „	—	30 „	—	13 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	17 „	—	31 „	—	14 „
	Plec	„ » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
PIREU	Sos.	Mier. » 10	M-ri » 7	19 „	26 „	2/IX	9 „	16 „
	Plec.	„ » 15	M-ri » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cre

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de 20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compuse din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15%, iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului, artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30 %, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 30% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biiletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesar.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călătorii că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele vor fi reţinute la vamă.

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU —BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. o. 87	L. of. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	VI	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frş. 1.450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1.050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	-	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr. frs. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipţieni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II: CONSTANŢA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANŢA

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanţa	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haifa	Beirut
CONSTANŢA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 450	Fr. frs. 565	Fr. frs. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 248
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 288	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. frs. 1.155	Fr. frs. 900	F. frs. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

L. ot. = Lire Turceşti
Fr.fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaştrii Egipteni

U. C. M. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 3-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau închiriere (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/74

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUTINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

încărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

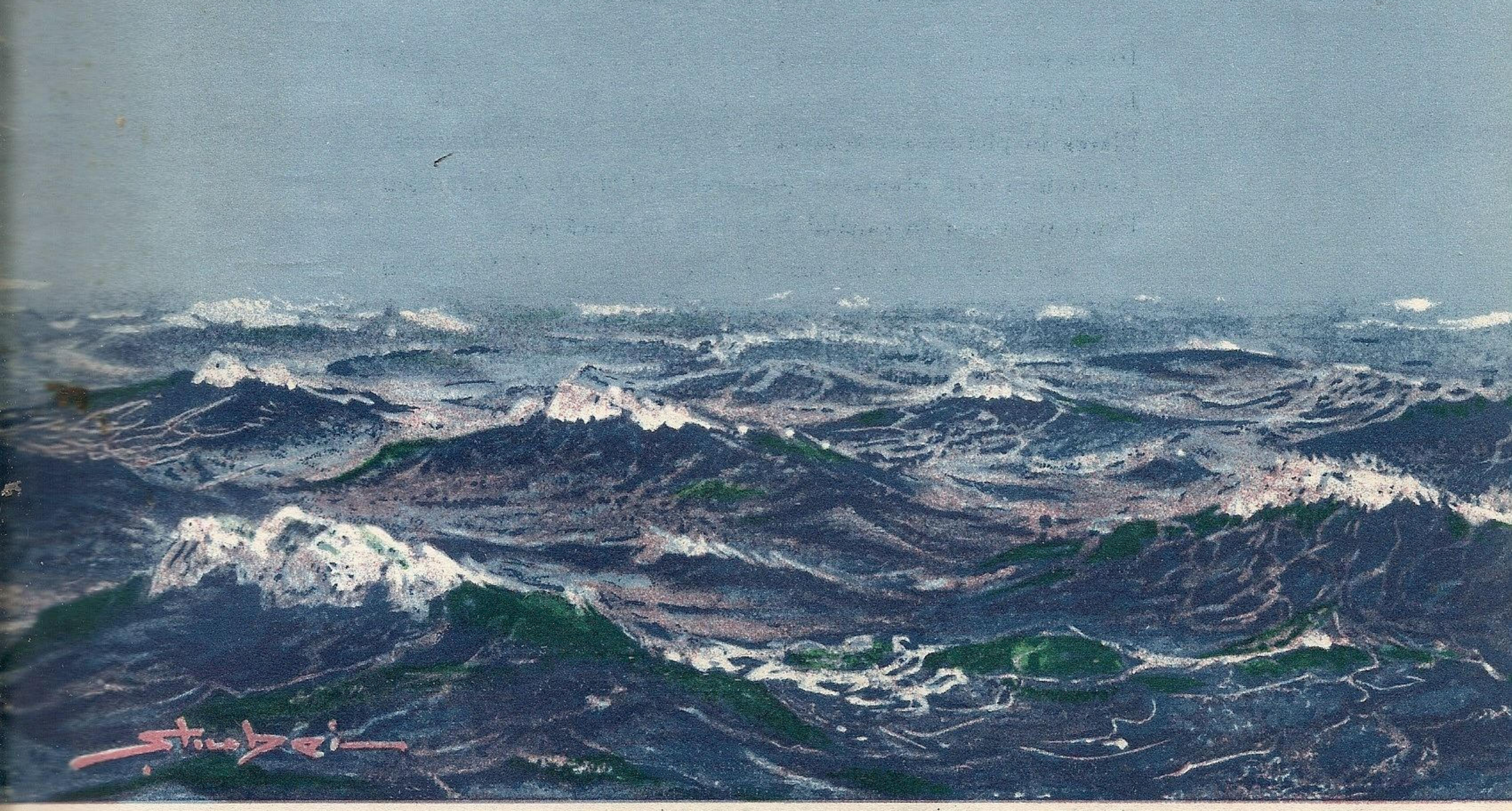
INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ



REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 10
OCTOMBRIE 1936
ANUL V

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. COGÂLNICEANU)

MAREA NOSTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMÂNE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescării, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Prima expoziţie marinărească . . . . . *A. N.*

Jan Charcot . . . . . *M. T.*

Marea în pictura românească . . . . . *Al. Munteanu*

Conferinţa dela Mentreux (urmare) . . *Cpt. Nic. A. Antonescu*

Poate un vapor în canalul Sulina să întreacă pe un altul ajuns din urmă? . . . . . *M. Manolescu*

O speţă juridică de drept maritim . . . . . *E. Armaşu*

Marina spaniolă în războiul civil . . . . . *M. T.*

Voci din presă . . . . . *I. Gârlea*

Insula Şerpilor . . . . . *Sever Tănăsescu*

O călătorie cu peripeţi . . . . . *****

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Informaţii — Noutăţi — Recenzii

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în contul cotizaţiei anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit.

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugen Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon. redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi. 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2.* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINEMATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului	lei 10	de	persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta	„ 15	„	„
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu	„ 15	„	„

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani	lei 14	de	persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta	„ 20	„	„
SELECT — CALEA VICTORIEI	„ 20	„	„
LIDO — Intrarea Zalomit	„ 12	„	„
MARCONI — Calea Griviţei	„ 18	„	„
MANON — Str. Doamnei	„ 12	„	„

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

AVIZ.—Din cauza incendiului dela atelierele „Marvan" S. A. R. revista noastră a trebuit culeasă a doua oară, ceiace explică întârzierea cu care apare acest număr. — Iar pe viitor va apare regulat.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

IAŞI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAŢI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

SILISTRA

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

INCĂLŢĂMINTE

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

COAFORI

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

COFETĂRII

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

STICLĂRII

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

FIERARI

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

TIPOGRAFII

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1936 —

Zilnic	12.30	pl.	BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . .	pl. 24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA . . .	pl. 21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA .	pl. 14.30	„
„	8.30	sos.	VALCOV . . .	pl. 11.30	„

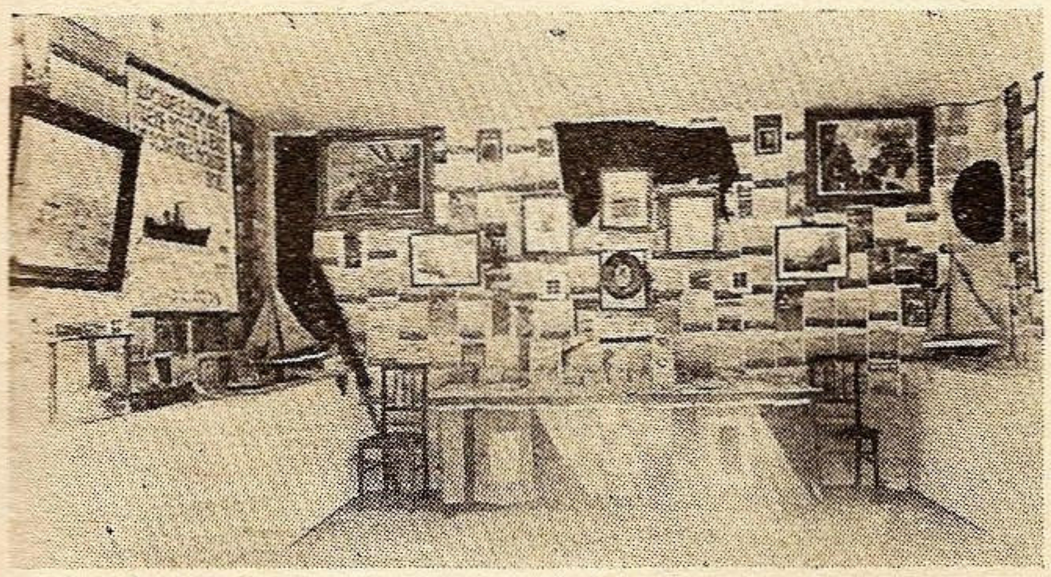
Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

071

PRIMA EXPOZIŢIE MARINAREASCA

Anul acesta se împlinirá 40 de ani dela întemeerea Serviciului Maritim Român. Cum acest serviciu este al Statului, prima comemorare a evenimentului a avut loc la Constanţa cu prilejul serbărilor marinei şi M. S. Regele a ţinut ca obişnuita masă să fie întinsă pe bordul vaporului *„Dacia"*, rostind la banchet următoarele cuvinte :



Standul Ligii Navale Române

„S'a mai intâmplat astăzi un fapt : că această masă festivă, în loc să fie dată în localul Cercului Militar, cum este obiceiul, am rugat să fie dată pe acest vas comercial. Nu am cerut acest lucru ca o chestiune de comoditate, ci ca un simbol : după serbarea marinei militare de azi dimineaţă am ţinut ca imediat să trecem la serbarea marinei comerciale.

Marina este un fapt concret, dar ţin să adaog că este mai mult decât aceasta, este o întreagă mentalitate, este o educaţiune, este un suflet pe care îl cuprinde — şi în această zi a Sfintei Maria, care este patronul marinei noastre, doresc să nu fac nici o deosebire între marina cu tunul şi marina numai cu busola. Marina noastră, fie cea de războiu, fie cea comercială, are tot acelaş suflet, este tot acelaş organism vital al ţării noastre.

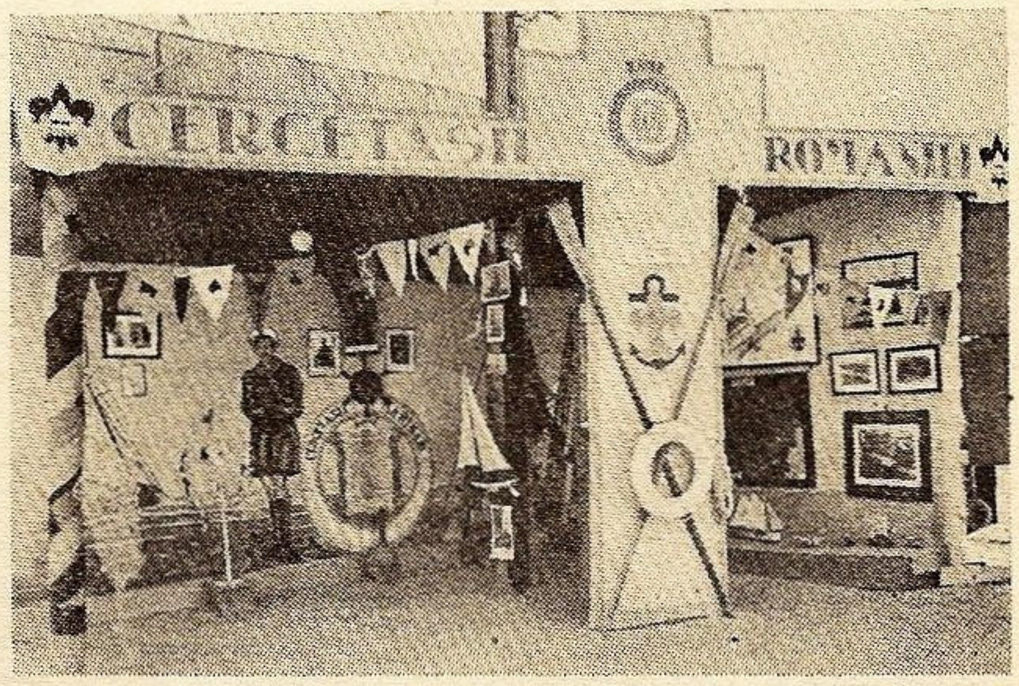
Această simbolică masă de înfrăţire ar fi fost însă prea puţin. De aceia un comitet alcătuit din d. *V. Amiral Gavrilescu,* preşedintele comisiei de propagandă a L.N.R., ca preşedinte şi d-nii : *Comandor Nedelcu Octav,* directorul soc. „Salvamar"; *Apostol Popa,* senator şi preşedintele Camerii de comerţ din Galaţi ; *C-dor Ionescu-Cerna,* comandantul navelor grănicereşti ; *C-dor Fundăţeanu Preda,* adjutant regal ; Căpt. *T. Tobescu, Gh. Lăpuşneanu,* Dir. Presei ; *N. Prohib,* director technic, au organizat în inima ţării, — Capitala, — şi în centrul ei, — parcul Oteteleşanu, — prima expoziţie marinărească.

Graţie stăruinţei, competinţei şi gustului, expoziţia atât din punct de vedere technic, cât şi artistic, este pe deplin reuşită. Scopul, — comemorarea şi mai ales dovedirea putinţelor naţionale necunoscute, pentru a convinge chiar pe cei mai şovăelnici, a fost atins. S'a făcut dovadă atât că strănii au ştiut să folosească această neasămuită de bogată ramură de activitate ce se chiamă *apa,* trăgând mari câştiguri din exploatarea apelor noastre, cât şi străduinţele celor cari de mai bine de patruzeci de ani, au luptat să naţionalizeze această bogăţie, considerată de mulţi ca un lux.

Vizitatorul superficial la intrare are o deziluzie, — cel care cercetează, chiar dela intrare e impresionat în special de două standuri : al U.C.B.-ului şi al şcoalei de piscicultură din Giurgiu.

In primul, o hartă şi o machetă ne înfăţişează ceiace în numărul din Mai am numit *„minunea dela Herăstrău"*. Cei cari au vizitat „Luna Bucureştilor" au putut admira această minune: dintr'un lac stufos, murdar şi cu ţânţari, o mică... *mare* curată, pe luciul căreia se capătă sănătate şi curaj, fie trăgând la rame, fie mânuind bărci cu vele. Inceputul arată ceeace va fi mai târziu, când dela Ghimpaţi prin lacurile Buftea, Băneasa, Herăstrău, Floreasca, Tei, Fundeni şi Pantelimon până la Cernica şi Capitala noastră va fi înfăşurată cu un brâu navigabil, la îndemâna şi acelor ce nu se pot duce la mare ori Snagov şi pe care se vor practica toate sporturile de apă, încheind chiar cu plimbări cu vaporaşe, cari vor merge până la Dunăre.

Alături de acest stand e acela al asociaţiei marinarilor comerciali *„Orizontul"*, al cărei preşedinte de onoare e A. S. R. Principele Nicolae, cu publicaţii de ordin technic şi de propagandă şi acela al revistei *„Marina"*.



Standul cercetaşilor marinari

In faţa lor avem standul *şcoalei de piscicultură* dela Giurgiu, condusă de d-nii doctori P. şi A. Daia, cu specimene de peşti, pasări şi animale de baltă, unelte pescăreşti.

Din sugestivele planşe expuse, aflăm o serie de lucruri, unele chiar uluitoare ; şcoala durează de 3 ani şi e menită să dea buni pescari şi buni marinari, cari să răs-

„Regele Carol" din Constanța, lucrate la atelierul „Energia" din Constanța.

Un spațios stand e al *Marinei Militare,* cu miniaturi de nave de război, mine și torpile în mărime naturală,— pândească cultura științifică a peștelui, știința fără școală fiind o imposibilitate. Pe când România nu are decât această unică școală, nesusținută decât abia de anul acesta de d. *Șoimescu,* directorul Casei Școalelor, persecutată chiar pe vremuri, — Germanii au 34 asemenea școli și Anglia, Franța, Italia, Spania, Portugalia, Statele-Unite, Rusia având câte una în fiecare port, ba având și universități de piscicultură.

Să ne mire că avem pește puțin și scump ?

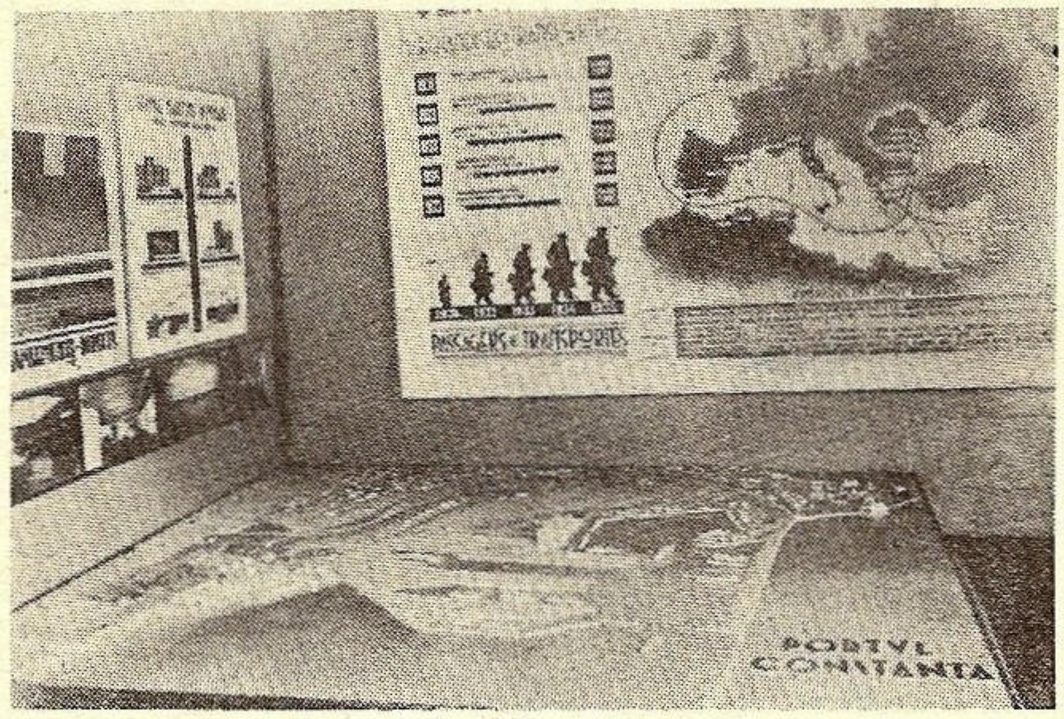
Inainte de război la 8.000.000 locuitori se prindeau 18 milioane kg. și se importau 10 milioane kg. pește, total 28 milioane kgr.; azi, la 19.000.000 locuitori se prinde între 14—17 milioane kg. și nu se importă nimic. Inainte de război consumația era de 3 jum. kgr. de cap, azi abia UNUL, — pe când în Anglia se consumă 30 kg. de cap, în Franța 12, în Spania 7.

Iar un exemplu edificator de ce însemnează importanța unei școli, — Bulgarii cu școli de pescari prind patru milioane de kgr. de pește, pe când la noi se prinde doar 333.000 kgr. *Noi avem 236 de pescari cu 44 bărci, bulgarii au 900 de pescari cu 120 vase cu motor !*

Leacul ? Școli de pescărie cât mai multe ; aplicarea cu sfințenie a legii pescuitului, călcată din considerație de ordin electoral ; înmulțirea pescarilor și reducerea fiscalității excesive.

La câți-va pași ne oprește înghesuitul dar caracteristicul stand al *cercetașilor marinari,* cari expun fotografii din care reesă activitatea marinărească a acestei elite tinerești și lucrări executate de gingașele lor mâini, dela miniaturi și tablouri, până la un acuariuu, în care minusculii peștișori dau târcoale unui... submarin ancorat între două ape.

De acum intrăm în incinta principală, unde de obicei se patinează. In fund ne apare un vapor în toată regula, „ORIZONTUL" legat solid la cheu. Ideia a fost minunată, orice bucureștean sau provincial putându-se urca și



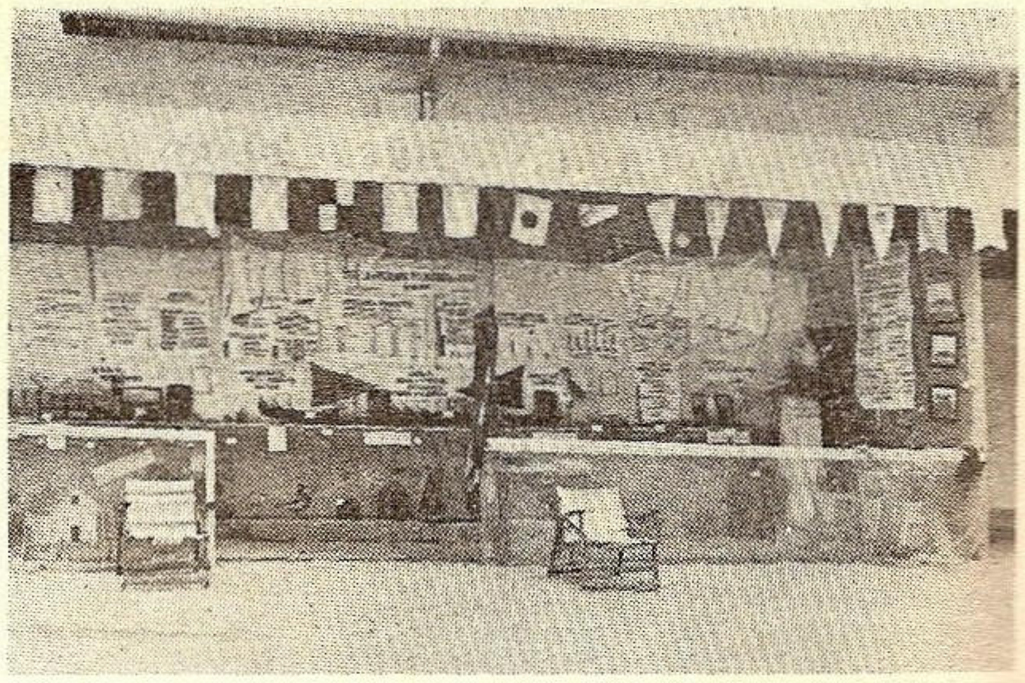
Standul Serviciului Maritim Român

scoborî fără grije de vamă sau rău de mare, vizita cabinele mobilate cu paturi, scaune, mese, covoare lucrate în penitenciarele noastre, cu cabină de T.F.S., comandă, busolă, roată de cârmă, până și magazia de mărfuri.

Pe dreapta, sunt standurile societăților de navigație S. M. R., N. F. R., D. D. S. G., — Cehoslovace, — unde e S. R. D.? — al L. N. R., Y. C. R., și al companiei de construcții Burmeister și Wein din Copenhaga.

In acesta s'a expus, pe lângă fotografii de ateliere și miniaturi, două picturi înfățișând cele două nave moderne de pasageri comandate de Serviciul Martim Român.

Yacht Club Regal Român, împreună cu *Yacht Club*



Standul școalei de piscicultură din Giurgiu

București și *Metropola* vin la rând, expunând într'un cochet stand bleumarin fotografii dela Constanța, Snagov și Herăstrău și miniaturi a tuturor specimenelor de bărci cu vele. O hartă ne arată performanțele bărcuței *„Inginer N. Caranfil"* care anul trecut a făcut drumul Cetatea Albă-București, iar anul acesta Giurgiu-Varna.

In bună vecinătate, *Liga Ravală Română,* expune numeroasele publicațiuni de propagandă, desenurile și miniaturile dela concursurile din 1935 și 1936, planșe, toporașul cu care s'a tăiat în 1882 panglica ce ținea legat de cala de construcție pe vestitul bric „Mircea" și scrisoarea pe care Ghica, ministrul nostru la Londra pe acele vremuri a trimes-o maiorului (pe atunci) Urseanu.

Lângă noi, *Navigația Fluvială Română,* această admirabilă instituție de stat condusă și azi după concepțiile largi ale d-lui Inginer N. Ștefănescu, primul ei director, ne expune harta Dunărei cu toate liniile de vapoare, de pasageri dela Vâlcov și Sulina până la Baziaș. O machetă ne înfățișează un cot al Prutului, cu șlepuri, remorchere, chiar și boi cari trag la edec.

Lângă N. F. R. e standul societății germane de navigație *„D. D. S. G."* cu interesante miniaturi și fotografiile a trei documente : al Impăratului Francisc Iosif, al domnitorilor Sturza și Vogoride, datând din 1847 și prin care li se da încuviințarea de navigație pe Dunăre.

Vine apoi acela al *Societății Cehoslovace de navigație* pe Dunăre, cu miniaturi fotografii și diagrame, din care reese că această pașnică țară a dat apei atenția cuvenită, ajungând până acolo că deși nu are eșire la mare, posedă totuși vapoare și de mare, chiar transatlantice.

Cel din urmă, e standul *Serviciului Maritim Român,* cu o elegantă machetă a portului Constanța, la ale cărui dane sunt acostate numuroasele vapoare și o hartă a Europei, pe care liniile regulate prin tuburi de neon colorate diferit ne arată cum toate mările sunt băzdate de navele S. M. R.

In incintă, stau aliniate yole, puiuri, yachturi și șalupe, cari de cari mai solide și mai elegante, toate lucrate la noi în țară de șantierele *„Neptun"* din Constanța, *„Nautica"* din Reghin și *„România"* din Brăila. Pe o măsuță o delicioasă miniatură de bronz a farului

ca să nu zicem naturale, bogăţia aparatelor de bord şi de studii hidrografice şi două invenţii datorite d. Sublocotenent Dobriceanu : o linie-raportor şi un aparat de încărcat tunurile.

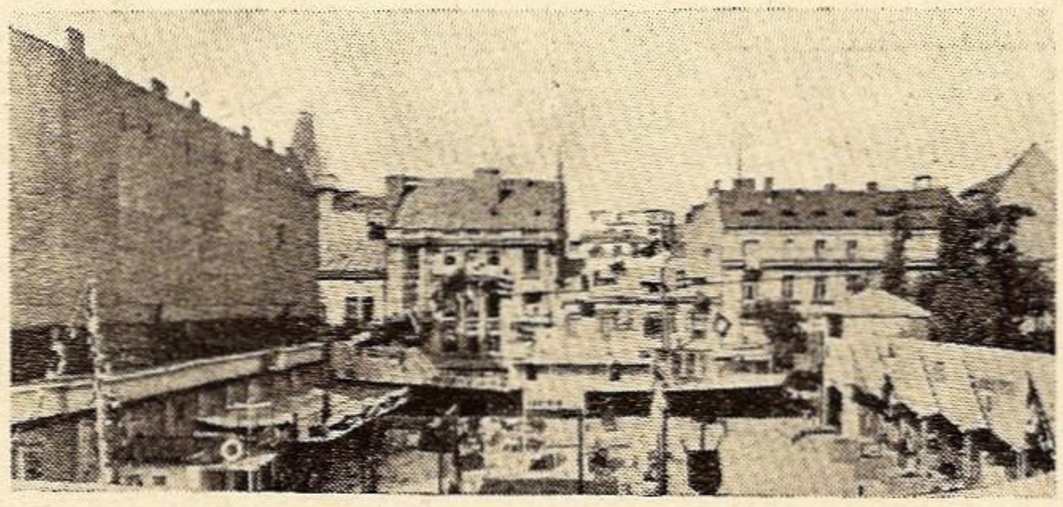
Mişcătoare sunt două tablouri ale d-lui Cpt. Ştubey, *„Căderea Turtucaei"* şi *„Trecerea forţată dela Raşova"*, în care se vede cum marina noastră a meritat decorarea navelor cari dela Turtucaia până la Vâlcov au luptat cu străşnicie cot la cot cu armata de uscat.

O cabană a societăţii *Salvamar* ne evidenţiază realizările, din păcate prea puţin cunoscute, ale societăţii de salvare a naufragiaţilor. O hartă ne arată cele 7 staţiuni aşezate dela Constanţa la Balcic şi în care. cu lotci speciale şi aparatele de respiraţie artificiale, au fost salvate dela înec 165 de persoane menite peirei în 1935.

Pe peretele din fund al grădinei, o serie de panouri decorative înfăţişează fazele navigaţiei, dela buturuga preistorică şi impunătoarele nave cu vele, până la cele mai moderne transatlantice şi chiurasate, încheind cu o fază din lupta dela Iutland.

In salonul din fund, *Grupul navelor grănicereşti,* expune miniaturi, noduri, aparate de ramat, toate construite de grănicerii marinari. Trei splendide tablouri ale d-lui *Căpt. Ştiubei,* o marină şi două cu *„Mircea"* răscoleşte amintiri în sufletele celor bătrâni şi doruri de ducă al tinerilor.

O expoziţie „sobră", fără panglicării atrăgătoare, o şcoală plină de învăţăminte, un început care sperăm că va mai fi încercat, căci numai prin asemenea manifestări



Vederea generală a expoziţiei. In fund, vaporul „Orizontul".

publicul cel mare, tineretul în special, îşi va putea da seama de ea s'a făcut şi de ce s'a făcut şi de ce mai n-r.w tărâm.

Nădăjduim că, după această iniţiativă, vom avea şi noi salonul nautic anual.

A. N.

REŞIŢA

MATERIALE

PIESE

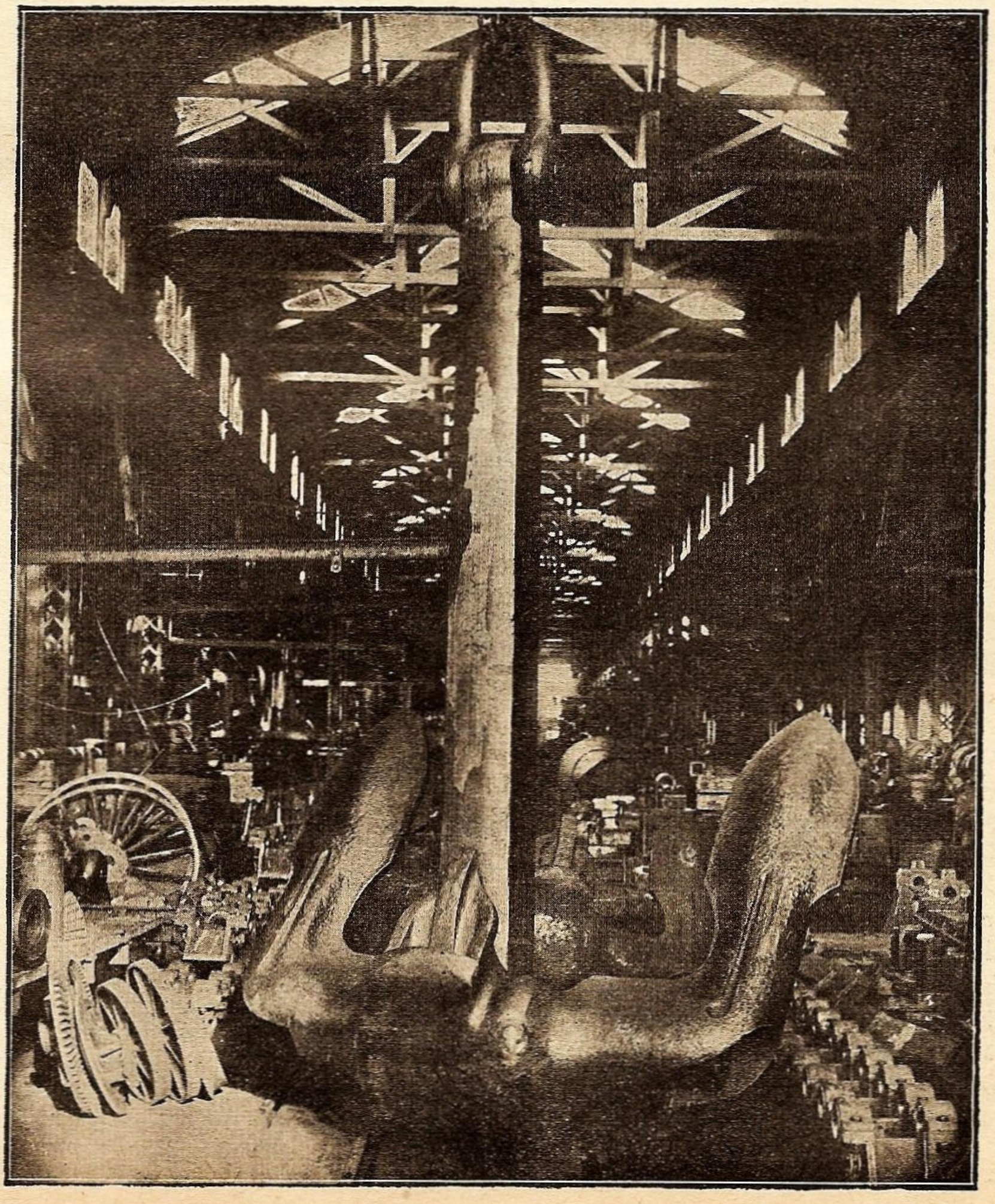
ŞI

PĂRŢI

pentru

CONSTRUCŢII

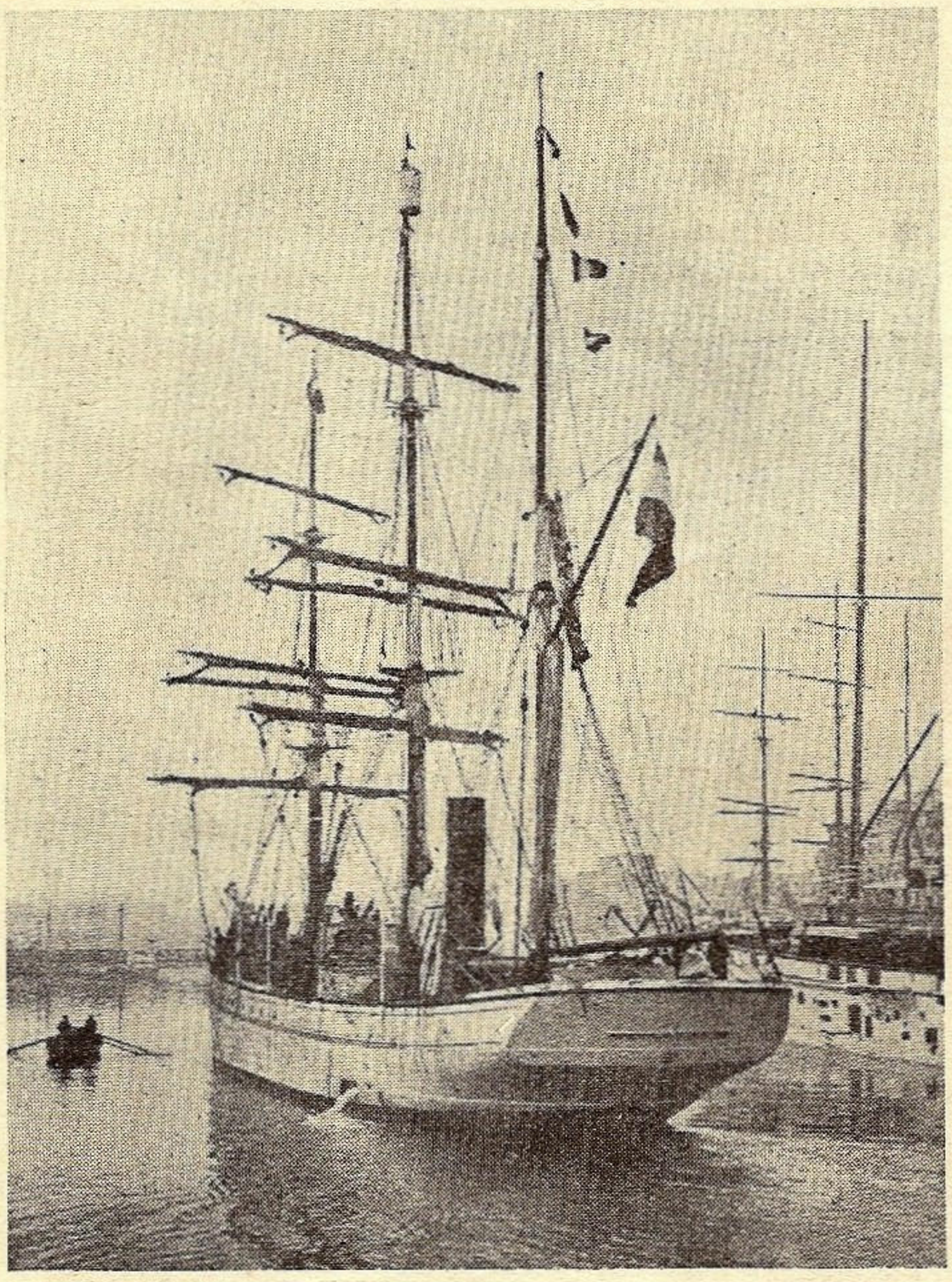
NAVALE



J E A N C H A R C O T

In ziua de 16 Septembrie, către ora 5.30, în stâncile din faţa portului *Reykjavik* din *Islanda,* furtuna a sfărâmat velierul *„Pourquoi-Pas ?"* luând viaţa unuia din cei mai mari exploratori ai timpurilor moderne: *Jean Charcot.* Cu el, a pierit în valuri întreg echipajul şi colaboratorii săi, afară de şeful de echipaj, singurul supravieţuitor.

Născut în 1867, *Jean Charcot* era fiul celebrului neurolog *Charcot* şi s'a făcut cunoscut tot în medicină. Marea a avut însă o deosebită atracţiune pentru el, încât dela 32 ani, adică din 1899 de când fu trimis de către



Vasul „Pourquoi-Pas".

ministerele Instrucţiei şi Marinei cu misiuni speciale în insulele *Feroë* şi *Islanda,* se dedică complect explorărilor şi studiilor oceanografice.

In 1903, la bordul lui *„Français"* pleacă spre regiunile antarctice pentru a explora coasta occidentală a *Grahamului.* Avariile navei şi stâncile necunoscute îi sfâşie fundul navei şi deşi îl împiedică a-şi ajunge ţinta, da ocaziunei unui ofiţer de marină, care-l însoţea, să facă ridicările arhipelagului *Palmer* şi să culeagă multe date meteorologice interesante ce au fost utilizate de către pescuitorii de balene.

Se întoarce în Europa, construind un velier special pentru explorări, numit *„Pourquoi-Pas ?"* de 450 tone, cu motor auxiliar, cu care pleacă în 1908 în cea de a doua expediţie antarctică, care ţinu 13 luni.

De data aceasta, el singur comandă acest velier, după ce între timp îşi luase brevetul de căpitan de lungă cursă. După multe peripeţii în care-şi sparse iar fundul navei de stâncile submarine din regiunea insulei *Peterman,* coborî sub 70° latitudine unde nu mai pătrunsese nici o navă, descoperind *Ţara lui Charcot* şi *Ţara Fallière.*

Intors, în 1910 velierul este donat de către Stat Muzeum-ului şi afectat cercetărilor hidrografice. De atunci, în toţi anii, însoţit de geologi, fizicieni şi alţi specialişti, pornea în cercetări ştiinţifice în golful *Gasconiei, Feroë, Islanda, Groenlanda* de unde se întorcea cu un preţios material documentar. Survine războiul şi în calitate de ofiţer în rezervă al marinei, comandă un şalutier de goană contra submarinelor. După război, cu toată vârsta înaintată, în fiecare vară se îmbarcă pe *„Pourquoi Pas ?'.* pe care-l urma marina militară, luând cu el spre regiunile arctice elita savanţilor francezi şi străini.

In ultimul timp, câmpul său de cercetări era coasta orientală a *Groenlandei,* unde în fiecare an sosirea lui constituia cel mai însemnat eveniment pentru locuitorii eschimoşi.

Regiunea aceasta, a prilejuit neînţelegeri între Danemarca şi Norvegia, cari dacă s'au încheiat cu recunoaşterea drepturilor daneze, aceasta se datorează în mare parte rolului eficace dar discret pe care l'a avut *Charcot.*

In 1928, nu a stat la gânduri prea mult, cu toată vârsta lui, de a pleca în căutarea lui *Amundsen* şi aviatorului *Guilbaud.*

In Danemarca, se bucura de o mare consideraţiune şi la 16 Septembrie când a pierit în valuri, tocmai plecase spre *Copenhaga* unde trebuia să ia parte la nişte serbări date în cinstea sa.

Furtuna însă, l'a împiedecat să ajungă acolo unde îl aştepta o meritată răsplată, aruncându-i cadavrul la coastă.

Corpul său, şi a celorlalţi membri din echipaj, au fost aduse în Franţa şi înmormântate cu toate onorurile cuvenite, în ziua de 12 Oct., la Paris în prezenţa preşedintelui republicei.

Astfel s'a răzbunat marea pe acela care timp de 37 ani a străbătut-o dela un capăt la altul cercând să-i afle tainele.

M. T.

MAREA IN PICTURA ROMÂNEASCA

Există un stâns raport între marile curente ale umanităţii şi artă. In arta unei epoci, se poate vedea tendinţele, preocupările, idealurile şi drumul pe care îşi îndreaptă paşii generaţia sau generaţiile contemporane. Evoluţia tuturor artelor, urmează un drum paralel cu evoluţia omenirii. Paralel cu libertăţile politice şi de gândire ale sec. XVIII, se observă şi o abdicare dela clasicism, în care artistul era supus tiraniei formei şi regulelor prestabilite.

Pictura, mai mult decât oricare altă artă, traduce într'un mod expresiv, aspiraţiile unei generaţii, mentalitatea ei ; redă sufletul unei epoci. Cele mai însemnate şi fugitive impresiuni sunt fixate prin culoare, redând astfel, prin opera de artă, un moment al vieţii ordonat în expresie.

Culoarea şi nuanţa, elemente esenţiale ale picturii, marea le poate procura în cea mai mare măsură, prin multiplele tonalităţi ce le poate avea sub diferite lumini, anotimpuri, ore ale zilei. Apa dă posibilitatea pictorului de a compune şi descompune tonurile în acorduri originale. Tot ea va da satsfacţie pictorilor în culori eclatante, fără ca să pară neverosimili.

Sunt rari pictorii noştri care să nu aibă măcar 2-3 pânze cu subiect marin. Un pictor care se respectă, trebue ca, din când în când, să viziteze, „patria pictorilor noştrii : Coasta de Argint cu colţul său de vis şi poezie, Balcicul.

Puţini locuitori ai României mari, cunosc frumuseţile coastei mării noastre între Mangalia şi Ecrene. Pe un fond imens, formată de o pânză albastră încreţită de valuri, se proectează colţuri crenelate de ţărm. Alteori, acest decor e neted ca o mână de copil pe care ai vrea să o mângâi. Din această mare, gamă infinită de simţiri, vântul scoate melodii line sau simfonii sălbatice.

Nu sunt impresionante pasagiile unde compozitorul a ştiut să redea mugetul valurilor mării ?

Balcicul, în care poezia orientului persistă, cu cadâne cu şalvari, cu hogi şi minarete şi capul Caliacra, care înaintează sfidător în valuri, nepăsându-i de marea furioasă ca o fiară, care vrea să-l doboare, oferă bogată sursă de inspiraţie pictorilor. Marea este mai tare, căci jumătate din terenul pe care se întindea vechea cetate Caliacra (*„stânca frumoasă"*, în greceşte), astăzi a dispărut, măcinat de valuri.

Cred că s'ar putea organiza şi la noi un salon al picturii marine, aşa cum se organizează salonul nudului, al copilului, al florilor, etc. Prin organizarea acestui salon, în afară de faptul că s'ar putea face un studiu asupra operilor ale căror motiv de inspirare a fost marea, dar s'ar face, în acelaş timp, o bună propagandă.

Este mult mai greu a cunoaşte opera unui pictor, ale cărui exemplare sunt unice, decât a unui scriitor care are opera în câteva volume sau chiar într'o ediţie complectă. In consecinţă informaţiile ce le-am putut avea, în ce măsură marea a fost sursă de inspiraţie, sunt cam incomplecte.

Pe de altă parte, ce s'ar putea reda, prin cuvinte, dintr'un poem în culori ? Ce aş putea spune de o fericită şi armonioasă îmbinare de tonuri ? Aproape nimic. Trebue să te găseşti în faţa originalului pentru a-ţi da seama cum această impresie a fost transpusă pe pânză în opera de artă.

Mirajul mării a influenţat pe unii mai mult, — de aceia o să mă ocup, — pe alţii mai puţin. Unii interpretează într'o viziune inedită calmul şi furia apelor, infinitul zărilor, viaţa şi mişcarea depe cheiuri ; alţii n'aduc nimic nou. Unii sesizează simplicitatea grandioasă a naturii în elementele ei esenţiale, alţii sunt superficiali şi pânza lor nu spune nimic.

Simfonia de culori, împreună cu ceia ce a vrut artistul să arate, nu pot fi redate în cuvinte şi cel ce vorbeşte de opera unui pictor, nu face altceva decât să îndemne pe alţii ca să o vadă şi să o admire. Pictura nu poate fi difuzată ca o carte în ediţii populare. Din zecile de reproduceri ale Mona Lisei a lui Leonardo de Vinci, n'am putut să observ şi eu celebrul „imperceptibil zâmbet" care se observă la original.

Cu părere de rău trebue să mărturisesc că, la marii noştri pictori, promotori ai artei culorii : Grigorescu, Andreescu, Tătărăscu, Ressu, nu prea am găsit marea, motiv de inspiraţie ; aceasta pentru binecuvântatul motiv că nu au cunoscut-o îndeajuns, — viligiatura nu şi-o făceau la mare — ; cel ce a cunoscut marea, cel ce a fost legănat de ea, n'o uită niciodată. Un alt motiv este că pictorii noştri în acel timp aveau predilecţie pentru portret.

SÂRBU : *Pescari în Delta Dunării.*

Am răsfoit un album de artă veneţiană, şi am rămas surprins că nu am văzut la pictorii veneţieni, care trăiau în mijlocul mării, nici o fâşâe cât de îngustă de apă, întreaga pictură fiind cu caracter religios. La maeştrii picturii noastre se poate vedea un colţ de lac limpede, un isvoraş săltăreţ, un mal verde al unui râu ce se mişcă alene. Natura în poesie şi pictură, n'a început să pătrundă decât începând cu sec. XIX şi culminând acum în sec. XX, când rar mai găseşti câte un portret, care şi acela e cubist, impresionist, suprarealist, simbolist, etc.

In cele ce urmează voi semnala piese care au intrat în patrimoniul artei româneşti.

Am găsit şi în muzeele şi pinacotecile capitalei câteva tablouri cu subiect marin ale pictorului *Eugen Voinescu* (1844—1919), care a avut o deosebită predilecţie pentru acest gen. Marea sa, în armonii topite şi fluide, este redată în elementele ei esenţiale : mişcare şi culoare. Iată câteva din tablourile sale :

„Pe Marea Neagră" (Muzeul Simu); o largă perspec-

tivă pe mare, cu un mic vas cu pânze la mijloc, cu cerul întunecat şi valurile care se urmăresc unele pe altele, e de un realism surprinzător.

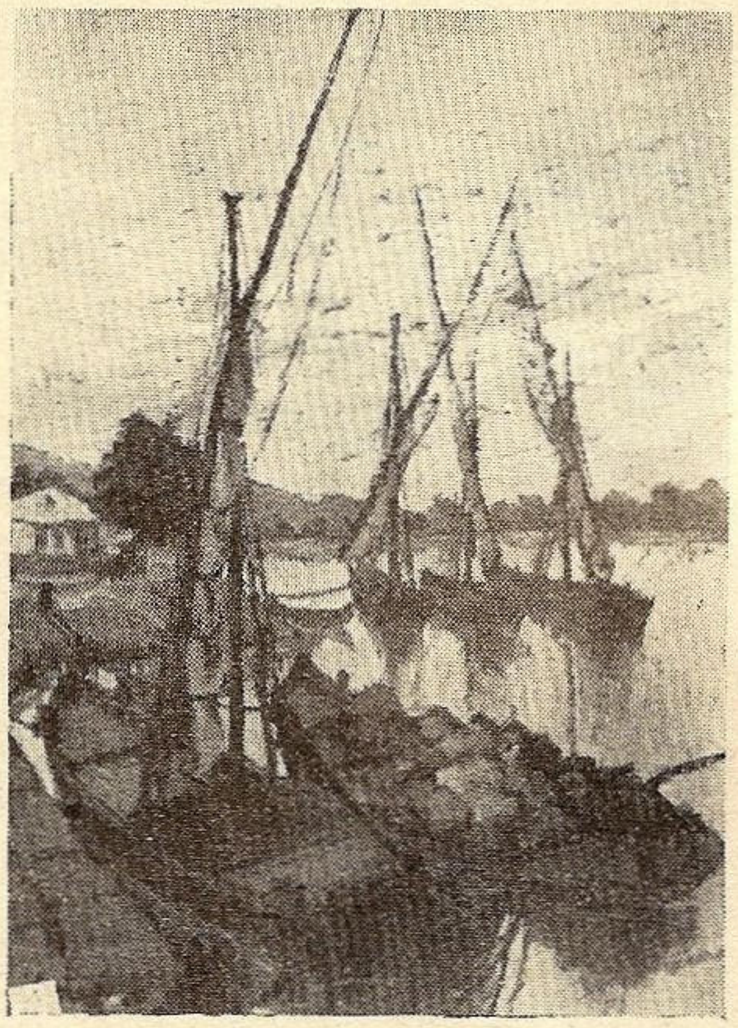
„Inceputul de furtună" (Muzeul Municipal), reprezintă o biată bărcuţă în mijlocul mării ; furtuna a isbucnit. O priveşti cu îngrijorare : Ce se va face ?

Un subiect asemănător e şi în *„Marină-Constanţa"*. O bărcuţă e luată de valuri furioase, apa se ridică ameninţătoare şi aproape s'o acopere. Cerul greu de vijelie e întuncat.

„Vasul eşuat" (Ateneu), sub un cer apăsător, asaltat din toate părţile de valuri mari, pare că în curând va fi înghiţit definitiv.

Peisagistul luminos şi vibrător, *Arthur Verona,* pune multă sensibilitate în *„Barca pescarului"* (Kalinderu). In primul plan e o mică barcă de pescar, iar mai departe două vase cu pânze. Marea-i calmă, ceru-i senin.

N. Vermont are şi el două piese remarcabile, pe care le-am văzut la o expoziţie postumă :



SÂRBU : *Mahoane în port (Tulcea)*

„Aspectul portului în larg" şi *„Râuşorul din pădure"*. In faţa acestui râu clar, şi desigur rece, cu umbra copacilor pădurii, avem o senzaţie de răcoare, (expoziţia a fost în Iulie).

Maestrul *Ştefan Popescu,* laurent al premiului naţional pentru artele plastice din 1928, are două tablouri ce ne interesează : *„Capul Caliacra"* şi *„Sălcii în Deltă"*.

Trebue să mai menţionez : *„La mare"* de *N. Tonitza,* totul nuanţat într'un minunat roz ; *„Bărci"* şi *„Vedere din Balcic"* de *Paul Miracovici ;* tabloul de dimensiuni mari intitulat *„Stâncile"* (Kalinderu) al lui *Teodorescu-Stan ; „Femeia pe malul mării"* şi *„Dunărea la Brăila"* de *M. Simonidi ; „Toamna la Balcic"* de *Samuel Mützner, Schweizer-Cumpănă, Papatriandafil, Lily Pancu, Ispas, Barbieri, Mihalcea, Geo Vintilescu, A. Moscu, Bordenache, Climescu,* etc., au peisagii, stânci, din Constanţa şi depe Coasta de Argint.

Acum câteva cuvinte despre câţiva pictori de o reputaţie binecunoscută, în opera cărora marea ocupă un loc important.

D-na *Cecilia Cutzescu-Stork,* caracterizată prin energia sa în realizare, prin puterea de a pătrunde în suflete şi a stăpâni emoţia, e o mare iubitoare a mării şi a Balcicului. Tablourile sale marine au fost remarcate şi de criticii parizieni, cum e cazul cu *„Combat de quatre jours"* expus la salonul orangerie. La ultimul Salon Oficial am văzut 2 remarcabile pânze ale D-nei Cutzescu : *„Singurătate"* şi *„Grădinele M. S. Regina"* în care tot marea e cea care domină. Simplicitatea severă a acestor tablouri impune.

Profesorul *Jean Steriadi,* laurent al premiului din 1930, ale cărui minunate portrete de turci sunt capod'opere, este un sprijinitor frecvent al coastei de argint şi se interesează de toate problemele în legătură cu marea, de care este îndrăgostit. Nu o priveşte însă numai ca artist, ci şi ca economist.

„Plaje la Balcic" (M. Municipal), cu câteva bărci bine studiate în primul plan. Marea de un albastru clar se întinde până la linia orizontului.

O bogăţie rară de tonuri găsim în *„Aspect al portului Balcic"*. Cele câteva bărci cu velele strânse sunt cu multă supleţă conturate.

Recentul membru al Academiei Române, *Gh. Pătraşcu,* laurent al premiului naţional din 1925, a cărui tehnicitate viguroasă surprinde, are multe marine, în valoroasa-i operă.

Marea sa e aproape totdeauna sumbră, colorată în verde-negru, lovindu-se de stânci înalte. Altă dată sub un cer cum numai la mare se poate vedea, ca printr'un voal diafan, apare imensul albastru. Stânci arămii contrastând cu bleu-marin-ul pronunţat al apei se întâlnesc frecvent în opera sa. Din când în când, apare câte o barcă, care nu ştiu din ce cauză e goală, deşi nu-i legată de ţărm. Probabil a fost smulsă de veşnica-i înfuriată mare.

N. Dărăscu, profesor la şcoala de arte frumoase, care după o pauză de 15 ani, a avut anul acesta o bogată expoziţie la Dalles, are — ca să spun aşa — marea în sânge. La început, D-sa, un impresionist convins, ne-a redat aspecte ale Veneţiei, în care se poate vedea un desemn sigur, un ton just, o gamă luminoasă şi răsunătoare. In fiecare lucrare a lui se vede o problemă ce şi-o pune, o credinţă ce şi-o justifică, şi pentru care nimic nu a neglijat. In aproape toate peisagiile sale apa nu lipseşte ; chiar în scenele de interior, prin fereastră, se zăreşte un colţ de mare, care-i dă posibilitatea de-a da tonalităţi originale tablourlor. Motivele sale, în mare majortate, sunt din Balcic. Chiar unele peisagii, sunt cedate de mai multe ori, sub diferite lumini.

Am lăsat la urmă pe pictorii pe care îi socotesc reprezentanţi ai picturii marine la noi : *D. Ştiubey, Urumoff-Caliacra* şi *Sârbu.*

D. *Ştiubey,* marinar de meserie, şi-a făcut ucenicia pe mare, a trăit pe ea ; o strânsă legătură s'a făcut între ei. Opera sa — sentimentele şi le exprimă prin culoare — este un imn închinat mării şi vaselor depe ea. Imnul este închinat de un fiu al ei, pe care câte odată l-a legănat uşurel, iar altădată l-a cam sgâlţâit.

In tablourile sale, pictează marea aşa cum e, lucru care este mai greu de realizat decât de a o interpreta. Realismul acesta, căruia i se adaugă clasicul detaliilor, face să se degajeze din marea pictorului Ştiubey atâta farmec. Marea sa, e o mare care a fost înfruntată, nu privită depe ţărm. Infinitul care ne vrăjeşte prin puterea misterului său, se poate simţi mai bine la larg, unde ţi se oferă un

spectacol care exercită o profundă influenţă asupra omului.

D. D. Ştiubey are sensul exact al mării. După cum niciodată mare nu e la fel, nu se repetă, tot aşa pânzele sale reprezintă atâttea aspecte câte pânze. Redă încântarea pe care o avem în faţa mării al cărei aspect se schimbă mereu, redă aspecte ce-i sunt dragi.

„Bricul Mircea", leagănul marinarilor români, se bucură de o deosebită atenţie din partea lui.

Privelişti ale portului, ale bordului, valuri, bărci cu pânze, vase de răsboi, cargoboturi, munca în port şi la bord îi sunt subiectele de predilecţie.

„Albumul Navelor Româneşti" editat de L. N. R. î-l face pictorul semi-oficial al marinei române. Marina Franceză are chiar un pictor oficial, Marin Marie, ultimul călător *„de unul singur"* peste Atlantic.

Pictorul *Urumof-Caliacra,* profesor din Silistra, este mult apreciat de cei ce se interesează de artele plastice. Subiectele operii sale, aproape exclusiv marină, îi sunt furnizate de coasta Dobrogei dintre Constanţa şi capul Caliacra. Stâncile predomină în motivele sale şi capul Caliacra e văzut sub toate unghiurile.

Elev al maeştrilor Ressu şi Mirea, Urumof are o tehnică nouă şi interesantă ; şi dacă ar fi să-l categorisim, este un peisagist simbolist. Deşi simbolist, în pânzele sale, realitatea nu este diformată, dar nici nu se poate spune că sunt o copie fidelă a ei. Realitatea are o interpretare reeşită din personalitatea pictorului şi din unghiul sub care e privită.

Este un pictor al stâncilor şi al mării ; doar ici şi colo, în opera sa, apare câte un svelt minaret, un peisagiu din Balcic, o floare. Stâncile, în diferite tonuri dela alb la negru, în contrast cu apa mării, prin coloritul cald ce li se dă, ne arată că pictorul e un suflet de poet. Golfuleţele sale liniştite te fac melancolic şi stâncile puternice, roase de valuri perseverente fac să te gândeşti la relativitatea lucrurilor.

Valurile spumegânde şi nestatornice le stăpâneşte, fixându-le într'un aspect dinamic. Capriciile mării îi sunt cunoscute şi ştie să le redea. Tablourile intitulate *„Studiu de valuri"* au o mare asemănare cu a pictorului marinist francez Haffner.

Datorită faptului că pictorul e profesor de desemn, toate tablourile au desemn precis. Preciziunea, coloritul bogat şi orizontul larg sunt caracteristicele picturii lui Urumof-Caliacra.

Iată câteva din marinele sale remarcate de critică : *„Colţ din Constanţa"* cu un interesant efect de lumină, *„Capul Caliacra", Golful de Argint", „Rezistenţa stâncilor", „Spumă".*

I. Sârbu este pictorul împărăţiei bălţilor şi stufului. Subiectele pescăreşti, pe care le studiază de un deceniu, au găsit o superioară realizare prin el. Delta Dunării — studii interesante s'au scris despre ea de germani — e explorată de pictor din primăvară până toamna târziu, redându-i din variatele aspecte. Lotcile pescăreşti şi mahoanele romantice ca nişte gondole, îi sunt subiectele de predilecţie.

Coloraţia sa este discretă. Găseşti un straniu contrast între umbra întunecată ce se pogoară peste malurile verzi cu sălcii plângătoare şi simfonia de culori cereşti, care se oglindesc în Dunăre.

Pentru a-i justifica titlul de „pictorul împărăţiei bălţilor şi stufului" iată câteva din pânzele sale :

„Pescari" (fiecare cu câte o atitudine diferită), *„Pescari ucenici"* (copii cu undiţa), *„Vătaful năvodului", „Colibă de pescari", „Pe canal", „Amurg pe baltă", „Cu hazaică", „Mahună în port", „La gura Filipoiu".*

N'am făcut aprecieri asupra întregii opere a pictorilor amintiţi, scopul fiind a arăta în ce măsură, marea a fost sursă de inspiraţie. Constatările şi aprecierele sunt numai incidentate şi se referă numai la o parte a operii lor.

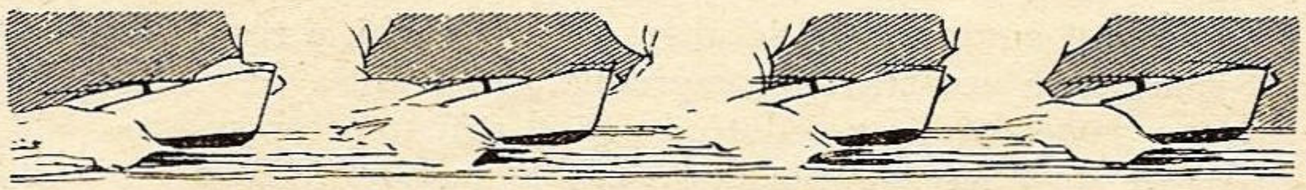
Concluzia acestor rânduri e un silogism descompus. Dacă se admite ca adevărată afirmaţia, dela început că, arta traduce gusturile şi aspiraţiunile unei epoci şi dacă am arătat că marea ocupă în pictura românească un loc de frunte, atunci concluzia ar fi : opinia publică a început să se intereseze de apele româneşti.

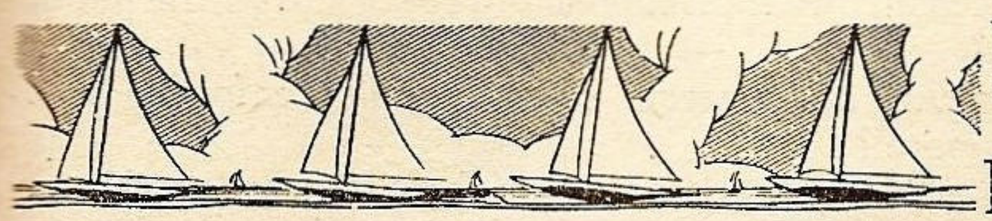
Pictura cu subiect marin, de cele mai multe ori în culori eclatante, este un stimulent de energie, este o afirmare şi o binecuvântare a existenţii.

In faţa culorii vii, nu poţi să nu mai fii trist, *spunea Oscar Wilde.*

Al. Munteanu

NAUTICA S. A.
REGHIN





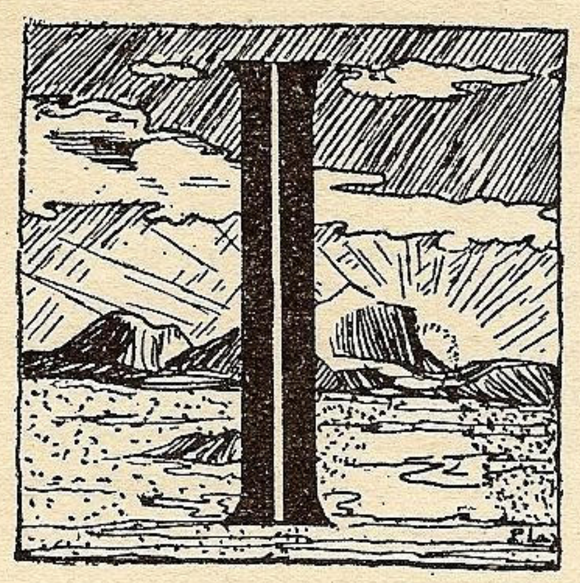
FABRICA DE BARCI
IMBARCAŢIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licenţă specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Şalupe mici (Out-Board) Şalupe de Dunăre şi Mare (actualmemte în lucru o şalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă şi pescuit.

CONFERINŢA DELA MONTREUX

(urmare)

de Căpitan NIC. A. ANTONESCU



ncheind, în numărul trecut al revistei, analiza recentei Convenţii dela Montreux, ne-am oprit asupra consecinţelor noului acord stabilit referitor la strâmtori.

Pentru a scoate însă în evidenţă aceste consecinţe, cred necesar a sintetiza rezultatele obţinute faţă de tezele susţinute de fiecare putere, teze deja cunoscute cititorilor din cele scrise aci mai înainte şi să conchidem asupra urmărilor pentru fiecare putere interesată.

Am văzut astfel că Turcia, renunţând la denunţarea unilaterală a vechei convenţii, cum făcuse Germania cu o lună mai înainte, remilitarizând Renania, a obţinut, prin noul acord, aproape în totalitate satisfacerea revendicărilor sale.

Acest succes a fost de natură să-i sporească simţitor prestigiul şi forţa ei politică.

Atât prin poziţia lor geografică cât şi prin importanţa lor strategică şi politică, strâmtorile intrate sub complecta suveranitate a Turciei, îndreptăţesc această ţară să joace de acum înainte un rol politic independent, atât în Europa cât şi în Asia.

Drepturile acordate Turciei prin convenţie, oricât ar fi diminuate prin subordonarea lor „Pactului Societăţii Naţiunilor" fac din Turcia care deţine iarăşi „cheia" strâmtorilor, chiar dacă „lacătul" ar fi de proveniență străină, o putere de care trebue să se ţină seamă în toate combinaţiunile politice.

De aceia s'a putut zice că forţa politică a Turciei a depins, în decursul timpuli, de gradul de suveranitate exercitat de ea asupra strâmtorilor.

Am văzut de asemenea în cursul expunerii noastre, ciocnirea dintre interesele Rusiei Sovietice şi ale Angliei, neînţelegere care ameninţase în Iulie chiar, soarta conferinţei.

Din acest antagonism, de altfel atât de vechi, a rezultat şi de data aceasta un compromis.

De-o parte Anglia a cedat admiţând atât trecerea cuirasatelor sovietice prin strâmtori cât şi desfiinţarea Comisiunei Strâmtorilor, de altă parte a reuşit să majoreze întrucâtva tonajul propus de Turcia, a fi introdus de neriverani în marea Neagră.

Cât de mari au fost interesele Angliei se poate vedea din renunţarea la aceste puncte de vedere.

Rar s'a văzut ca odată ce piciorul englez a călcat şi ocupat un loc undeva, să renunţe la ceeace deţine. Şi de data aceasta, am văzut Anglia renunţând prin admiterea desfiinţării Comisiunei Strâmtorilor, la locul ce deţinea delegatul său în sânul acestei comisiuni şi care constituia încă un post de observare în această regiune pentru a informa şi apăra interesele britanice.

Dar Anglia a cedat pentru ca să nu indispună Turcia, de prietenia căreia ea avea atât de mult nevoie.

Semnele vădite de amiciţie din ultima vreme, (călătoria Capului Statului în apele Turceşti, etc.) întăresc încă această explicaţie.

Ca o compensaţie Anglia a reuşit însă să facă a se admite de Conferinţă intrarea forţelor neriveranilor în marea de Marmara, ca *invitate* de Turcia.

Este vorba deci de intrarea din Mediterana (Egee) în Marmara a forţelor neriveranilor fără *nici o limitare de număr, categorie sau tonaj* cu scopul mărturisit : „vizita în porturile din Strâmtori".

Situaţia — desigur nu atât de mulţumitoare — a bazelor navale engleze în bazinul răsăritean al Mediteranei, cu toate nenumăratele porturi ce deţine în Egipt, pe coasta Asiei şi în Cipru ; iar pe de altă parte, importanţa tot mai mare ce se atribue Dodecanezului italian continuu întărit şi posedând o bună bază aero-navală în insula Leros, a determinat desigur Anglia să-şi asigure chiar sub forma de : *„vizită* sau *avarii de mare"* intrarea liberă în marea de Marmara, unde o eventuală putere neprietenă ei şi Turciei nu ar putea intra câtă vreme s'a păşit la reînarmarea strâmtorilor.

Cu Dardanelele fortificate, o flotă prietenă Turciei, venită din Mediterana s'ar găsi în Marmara ca în interiorul unei vaste baze.

Rămâne de discutat importanţa ce ar căpătat-o în acest caz, factorul aerian destul de bine reprezentat atât ca număr cât şi ca situaţie de partea italiană.

Pe baza propunerii engleze s'a majorat cifra tonajului global al neriveranilor, putându-se atinge după o scară variabilă 45.000 tone, în caz de creştere cu cel puţin 10.000 tone a forţei navale celei mai tari aflate astăzi în marea Neagră.

S'a admis deasemenea intrarea navelor puterilor neriverane pentru „scopuri umanitare" până la un tonaj de 8000 tone fără preaviz.

Este interesantă procedarea în asemenea cazuri. Dacă forţa ce se solicită a fi trimesă în marea Neagră pentru scopuri umanitare face să depăşească limita stabilită prin convenţie şi dacă s'ar cere această depăşire, guvernul turc va comunica îndată cererea de autorizare celorlalte Puteri riverane şi dacă acestea, în 24 ore nu fac vreo obiecţiune, Turcia va comunica Puterii solicitatoare, în termen de 48 ore, urmarea ce a hotărît să dea cererii Puterii interesate.

Tonajul pe care o Putere neriverană l-ar putea introduce în marea Neagră, este fixat la 2/3 din tonajul global.

In această privinţă câteva întrebări stăruie în gândul nostru ?

Ce puteri au interesul să-şi imobilizeze forţele în această mare ?

Cum se va acoperi tonajul global în cazul când o putere a ocupat deja 2/3 din el ; dar mai ales stăruie întrebarea ce putere va ocupa întâi cele 2/3 parte din tonajul admis ?

Ce se întâmplă dacă aceste forţe, intrate în marea Neagră, pentru o durată de 21 zile, continuă să rămână mai departe, neţinând seamă de proteste ?

Care este reacţiunea în acest caz ?

Pentru România, consecinţele noului acord par a fi favorabile câtă vreme organismele internaţionale regionale

Poate un vapor în canalul Sulina să întreacă pe un altul ajuns din urmă?

Această problemă a ocupat de câteva ori ori atât autorităţile noastre maritime cât şi tribunalele, dar se punea atunci întrebarea aceasta numai din punct de vedere juridic, căci în cazurile de abordaj, adică atunci când se sesizau autorităţile, se căuta cine este vinovat de abordajul între cele două vase. Din punct de vedere technic însă, această problemă rămânea totdeauna deschisă căci soluţiile ce s'au dat până acum, nu au mulţumit pe deplin pe eei ce s'au ocupat de această chestiune, întrucât majoritatea celor ce se angajase în explicaţiuni, nu avusese ocazia ca să fie vre-o dată în cauză, ci dădeau soluţii prin deducţiuni.

In calitatea mea de căpitan de lungă cursă, de fost mulţi ani comandant de vapor de mare tonaj şi de pilot al vapoarelor de pasageri ale S. M. R. pe Dunărea de jos şi în cele peste 200 de voiaje făcute în canalul Sulinei cu vase de mare tonaj, am avut prilejul să fiu şi în cauză şi să observ şi fenomenele ce iau naştere în timpul întrecerei vaselor, trăgând concluziile pe care le dau mai jos.

Mai întâi mă voi ocupa dacă este permis de a întrece un vapor în canalul Sulinei, conform regulamentului C. E. D. După acest regulament al C. E. D. se permite în fapt de a se întrece unul pe altul 2 vapoare care s'au ajuns în canalul Sulina, însă să se conformeze art. 51 din acel regulament care are unele lipsuri.

Datorită faptului că regulamentul C. E. D. s'a făcut la 1856, adică atunci când vasele care navigau pe Dunăre, erau de foarte mic tonaj, s'a putut trece în acel regulament art. 51, adică, este permis de a se întrece în canalul Sulinei un vas pe altul, cu o foarte mică restricţiune din punct de vedere technic. Nu tot aceiaş situaţie este astăzi, când navigă în acest canal vase de mare tonaj. Astăzi acel art. din regulament ar trebui să fie mai precis dând chiar instrucţiuni mai amănunţite, arătând chiar manevrele ce trebuesc cu stricteţe ţinute în seamă.

Din cele ce redau mai jos, cred că cei ce la un moment vor fi în cauză, vor putea trage concluzii, şi atunci când se va presenta cazul, vor putea aprecia dacă este bine sau nu să întreacă în canalul Sulina, vasul pe care l'a ajuns din urmă.

Inainte de a intra în fondul acestei probleme, voi da pe scurt explicaţia unei mici experienţe de laborator, în legătură cu problema de care ne ocupăm acum.

Dacă luăm o farfurioară cu apă, pe suprafaţa căreia punem la o distanţă de cca. un centimetru de centru cercului format de suprafaţa apei din farfurioară o bucăţică de băţ de chibrit de un cm. lung şi dacă de la o înălţime de cca un cm. turnăm în centrul cercului format de suprafaţa apei, o picătură de ulei, vom face constatarea că bucăţica de lemn, nu s'a deplasat sau s'a deplasat foarte puţin către circonferinţa cercului format de suprafaţa apei din farfurie.

Dacă vom repeta experienţa, însă în loc de ulei, lăsăm să cadă în apă o picătură de mercur sau o alică de plumb de mărimea unei picături de ulei, vom vedea că din locul unde alica a luat contact cu apa, se vor forma nişte cercuri concentrice de mici unde, care vor deplasa spre extremitatea cercului bucăţica de lemn, cu mult mai mult decât în experienţa primă, când am turnat o picătură de ulei în apă. Motivul acestei deplasări se explică astfel: alica, sau picătura de mercur, exprimă un volum şi odată căzută în apă, deslocueşte o cantitate de apă egală cu volumul său, apă care deslocuită, se împinge imediat de jur împrejurul punctului unde a căzut alica, deoarece apa ne fiind compresibilă, această cantitate de apă ce acum este în plus, cată să se aşeze în strat egal pe întreaga suprafaţă a apei înlăturându-i nivelul, deci se formează un curent de apă dela centru către periferia cercului, curent care deplasează bucăţica de lemn.

Picătura de ulei însă, din prima experienţă, fiind mai uşoară ca apa, va rămâne la suprafaţa ei şi nedeslocuind apa, nu va forma curentul ce l-am arătat mai sus, şi în consecinţă bucăţica de lemn nu se va deplasa. Din această experienţă se desprinde următoarea lege: Ori ce volum care tinde să deplaseze apa dintr'un bazin sau vas, cauzează un curent de apă de la el către partea periferică a bazinului, curent care este proporţional cu timpul în care se face deslocuirea apei şi cu volumul de apă deslocuită.

Această lege se aplică şi vapoarelor ce sunt în parte băgate în apă, căci ce este un vapor care navigă în canalul Sulina, de cât un volum care tinde să deslocuiască succesiv apa din canal care este numai în borduri indiguit, având celelalte două laturi deschise (deci nu este un bazin închis). Totuşi prin faptul

---

şi-ar menţine starea lor constitutivă actuală. In unele publicaţii germane, s'a arătat însă că politica românească ar fi fost greşit dusă, sacrificându-se libertatea de acţiune a ţării.

In orice caz noua convenţie nu ne-a adus lucruri mai bune decât cea veche, din contra, cu toate asigurările de respectarea pactelor, cine ştie dacă acestea nu vor deveni odată petece de hârtie.

Turcia a repurtat un necontestat succes. In caz de război, fiind ea însăşi beligerantă, poate închide strâmtorile.

Necunoscutele sunt tot mai multe. Umbrele acelor puteri absente dela Montreux se profilează din ce în ce mai accentuat pe cerul acelei mări către care noi ne îndreptăm toate năzuinţele, spre marea liberă, gândind la Mediterana. Italia şi Germania, fiindcă de ele e vorba sunt prezente aci.

Astă iarnă, bazinul răsăritean al Mediteranei era în fierbere, acuma focul stăruie în apus.

Pentru prima dată şi-au făcut apariţia cu ocazia revoluţiei din Spania, în această mare, unităţi navale importante ale Germaniei, ca instrumente de afirmare ale suveranităţii statului ce reprezentau, şi a unei politici externe precizată în chestiunea spaniolă.

Acordul aerian italo-german încheiat anul acesta aduce Germaniei dreptul de a face escală cu avioanele ei în Dodecanez. Iată Germania prezentă şi în răsăritul Mediteranei, unde influenţa ei în Turcia, solicitând comenzi de armamente şi înfiltrându-se în viaţa ei economică, întăreşte încă această afirmare lentă şi tenace.

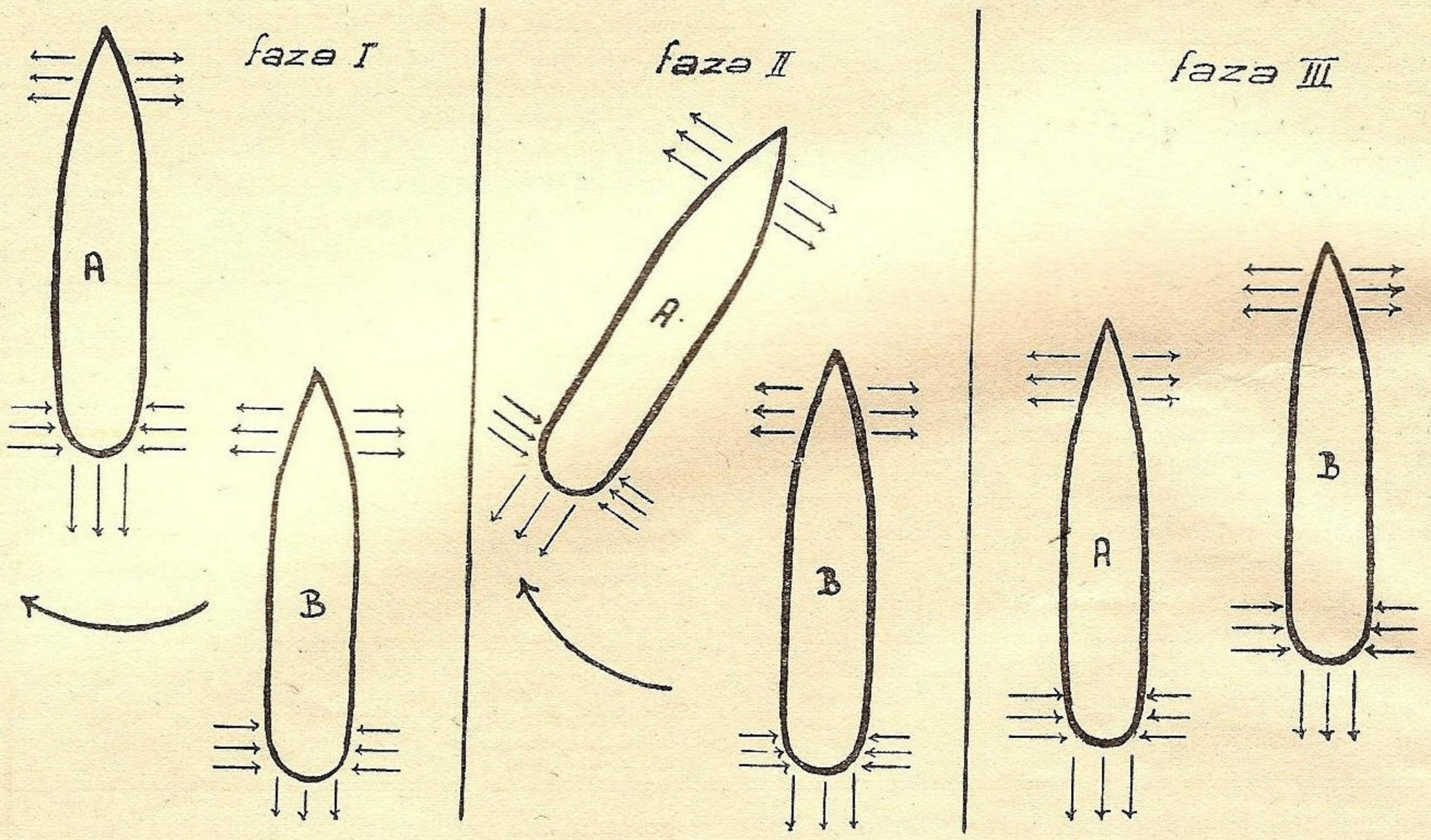
Din toate aceste frământări, rezultă imperios nevoia ca România să fie *tare*, în măsură să reprezinte o putere demnă de luat în seamă, apreciată şi căutată de prieteni, temută de cei din tabăra adversă.

In ce priveşte locul nostru între puterile riverane, trebue să luăm seama că vecina noastră dela Sud, va avea în curând două submarine, iar noi numai unul; că va putea primi poate şi alte forţe navale dela fosta sa mare aliată din războiul mondial, graţie subtilităţilor convenţiei şi că, dacă nu vom face nimic pentru a noastră înarmare, nu vom putea atinge nici Bosforul, necum să trecem prin Strâmtori la mare liberă.

că vaporul înaintează succesiv, tinde ca să devieze curentul ce ar face în prova lui, tot în părţile laterale ,iar în pupa sa după cum vom vedea mai jos curentul de apă ce ar trebui făcut de vas de la pupa către larg în sens contrar mersului vaporului, se anihilează din alte motive, luând o direcţie tocmai contrarie. Deci apa deslocuită de un vapor în marş, formează numai curenţi *de la el* către maluri numai în borduri, curent care este în directă legătură cu viteza şi volumul părţei vii a vasului, adică cu cât vasul va avea o viteză mai mare şi cu cât partea vasului de sub nivelul apei va fi mai mare, cu atâta curentul ce va porni de la vas către maluri va fi mai mare.

Vasul însă avansând, urmează ca în pupa sa, să se formeze, un gol, egal cu volumul vasului care deslocuise apa în acel punct adică dacă într'o secundă vasul a avansat cu 5 metri, va lăsa în pupa sa un gol egal cu volumul vasului la pupa sub apă, de 5 metri, care gol, căutând să se umple imediat cu apa din jurul său, va absorbi cam din dreptul puntei de comandă a vasului dintr'un bord, formând un curent de apă spre pupa vaporului.

pe care îl are conform regulamentului C. E. D. în stânga sa, în baza principiilor arătate mai sus, curentul de apă deplasată de prova vasului B, va căuta să umple mai repede golul din pupa vaoprului A, dându-i posibilitatea acestuia să poată bine guverna. Acest moment este însă foarte scurt căci îndată ce vaporul B, a ajuns cu prova sa ceva mai spre prova de catargul din pupa a vasului A, curentul apei deslocuite de prova vasului B, va împinge pupa vasului A, către malul stâng, pentru motivul că vaporul A, având o viteză foarte redusă, golul lăsat în apă în pupa sa, este foarte mic şi apa va năvăli din toate părţile umplând aproape instantaneu acest gol, deci curentul de apă format de deplasarea vasului B., va împinge cu toată puterea sa în pupa vaporului A, imprimându-i astfel acestuia, o mişcare giratorie spre dreapta, adică venind cu prova tocmai în spre vasul care tinde să-l întreacă. Această mişcare spre dreapta a vasului A. tocmai în momentul când se face întrecerea, a fost atribuită, de către piloţi şi comandanţi, unui alt motiv, care de fapt nu era eronat. Ei credeau că vasul lor s'a apropiat prea mult de malul stâng, şi au atins uscatul cu



Odată ştiute aceste adevăruri, să vedem ce se întâmplă când un vas ajunge pe altul în canalul Sulinei.

Presupunem că un vas *A* de mare tonaj şi încărcat, merge spre Sulina şi este ajuns de vasul *B* asemenea încărcat şi de mare tonaj. *B* vrea să-l întreagă pe *A* şi în conformitate cu art. 51 din regulamentul C. E. D. vasul B dă 5 fluere. Vasul A îi răspunde cu 2 fluere, venind spre stânga şi făcând loc lui A prin dreapta. In acelaş timp, ambele vapoare micşorează viteza astfel: vasul A menţine o viteză minimă pentru a-i putea prinde cârma, iar vasul B, ia o viteză puţin superioară lui A, pentru a putea face întrecerea.

Angajându-se deci întrecerea, vom vedea că în timpul trecerei vaselor unul pe lângă celălalt, se vor distinge trei faze. Trebue asemenea să ţinem seama că lărgirea canalului Sulina este de cca. 100 metri şi fie care vapor de tonaj mare are lăţimea sa de cca. 14—15 metri şi dacă contăm că dela fiecare vapor până la malul cel mai apropiat este o distanţă de 15—20 metri, va rămâne distanţă între vapoare cca. 25—30 metri.

FAZA I-a.

In momentul când prova vasului B, va fi în pupa vaporului A., partea din spre prova, şi din această cauză vasul ar căuta să iasă cu prova spre larg, alunecând pe panta fundului. De fapt însă, nu acesta era motivul venirei vasului A, cu prova spre dreapta. In acelaş timp cârma vasului A, nu mai poate guverna din cauza aceluiaş curent de apă format de deplasarea vasului B, care loveşte cu toată puterea şi perpendicular în pupa şi cârma vasului A, punându-l în imposibilitate de a mai asculta de cârma sa. In această fază, vaporul A, se va găsi în situaţia de a nu putea guverna, cu toate sforţările ce va face pentru a se redresa în firul curentului, în timp ce vaporul B. va fi perfect în stare să guverneze cum va voi, având pupa şi cârma sa în poziţia normală. Deasemeni, vapoarele se vor depărta, de 25—30 de metri între ele ţinând seama de latura canalului şi de distanţele ce le ţin până la malurile respective.

FAZA II-a.

Când vapoarele au ajuns amândouă cu provele la aceiaş înălţime, vor intra într'o nouă fază, adică curenţii de apă proveniţi din cauza deplasărei vaselor, influenţează cu totul altfel ambele vase.

In această fază, drumul vaporului B, este perfect în firul apei, căci el având posibilitatea să guverneze, s'a menţinut în drumul său. Vasul A însă, are drumul înclinat spre dreapta şi încă nu poate guverna, căci deabia de acum începe cu greu să-i prindă cârma. Pe de altă parte, golurile lăsate de ambele vase în pupa lor, deşi absoarbe apa de jur împrejurul lor din spre pupa, spre a se umple, absorb în acelaş timp şi apa din canalul îngust ce se formează între bordurile (între Tribordul vasului A şi Babordul vasului B) vaselor ce se găsesc aproape paralele, şi atunci *nivelul apei* din acest canal *va scade* cu 3—4 picioare sub nivelul apei, care scădere de apă, este în directă legătură cu viteza vaselor, adică cu cât unul sau ambele vor avea o viteză mai mare, cu atât şi această scădere de nivel va fi mai mare. Din această cauză ambele vase având pe deoparte o presiune de apă laterală dinspre bordurile dela malurile respective, mai mare decât presiunea din bordurile opuse, iar pe de altă parte pentru a intra în linia de flotabilitate, care din cauza scăderei nivelului apei rămase mai sus, vor aluneca lateral unul spre celălalt, micşorând astfel dinstanţa între ele cu 5—10 metri.

FAZA III-a

In fine, vasul B având viteza mai mare, avansează şi ajunge în poziţia III-a, adică când comanda sa a întrecut cu puţin prova vasului A, care se va găsi în acest moment, cu prova în spre corpul vasului B şi la mică distanţă. Această poziţie este cea mai critică, căci curenţii de apă vor lucra în următorul mod: Golul de apă lăsat în pupa vaporului B care are viteza mai mare, ca să se completeze, va absorbi apa din jurul său, formând un curent puternic dela prova şi până la comanda vaporului A, înspre pupa vaporului B, deci imprimând vaporului A o mişcare a provei spre pupa vaporului B din cauză că rezistenţa apei înspre vaporul B, va fi mai mică. Presiunea apei asupra provei vasului A din bordul despre mal, va împinge prova acestuia spre pupa vasului B, căutând să-l abordeze, şi dacă vasul A va pune cârma banda la B-d, el nu va parveni decât să facă ca abordajul să se facă pe tot bordul, în cazul când cârma i-a prins (căci nu mai este influenţată de nimic) de oarece prin punerea cârmei la B-d, vasul A va modifica numai poziţia pupei faţă de drum, dar nici de cum nu va micşora *puterea de atracţie* a vaselor imprimată de curentul de apă de care am arătat mai sus. Astfel se explică că toate vasele care au avut abordaje în tot timpul întrecerei acestora vase, nu mai erau perfect stăpâne pe cârmele lor, din cauza curenţilor de apă produşi de deplasarea apei fiecărui vas în parte.

Din cele expuse până aici, rezultă că întrecerea vaselor în canalul Sulina, este în strânsă legătură cu cantitatea de apă pe care o deplasează ambele vapoare, că întrecerea trebueşte făcută întotdeauna cu *vitezele cele mai reduse* la ambele vapoare şi ţinându-se seama că Dunărea are şi ea un curent de circa 2 mile pe oră, vasele angajate în această manevră nu se vor putea degaja de curenţii pe care îi va face fiecare prin deplasarea de apă, decât, după ce au parcurs cca. 2—3 mile, de când au angajat întrecerea şi până au terminat-o, deci au pierdut cca. 25—30 de minute şi vor ţine angajat complet canalul peste jumătate de ceas. In fine, este bine ca vaporul care este ajuns, să manevreze maşina cu toată viteza, înainte de a începe vasul său să vină spre dreapta, adică în momentul când prova vasului care ajunge este în dreptul vasului ajuns, ca să poată anihila efectul curentului ce-l face prova vasului care ajunge. Indată ce prova vasului care ajunge, va fi aproape de comanda vasului ajuns, va trebui să stopeze complet, sau să micşoreze viteza la minimum posibil, ca să evite astfel absorbirea prea mare a apei dintre vapoare, iar pe de altă parte spre a nu căpăta viteză, şi astfel să nu se poată face întrecerea sau să se facă cu prea multă pierdere de timp. Asemenea, vasul care vrea să întreacă, trebueşte ca imediat ce prova sa, a ajuns în dreptul comanapropie prea mult unul de altul. De îndată ce pupa sa va trece de catargul din prova vasului ajuns, va mări viteza ca să poată să se degajeze mai repede, întrucât cârma sa va începe să guverneze mai greu după această poziţie.

Din toate cele arătate mai sus, deşi se deduce că întrecerea în canalul Sulina este posibilă, ea să se facă cu o precauţiune deosebită şi de oameni bine preparaţi pentru această manevră, căci va trebui să se aprecieze perfect momentul când va trebui manevrate maşinele, neîngăduindu-se nici o eroare. Totuşi din punct de vedere practic, câştigul este nul sau aproape nul pentru vaporul care întrece, pentrucă pierde atâta timp cu manevra, că dacă nu ar fi făcut întrecerea, ajungea la Sulina aproape în acelaş timp ca şi atunci când a făcut întrecerea, şi deci nu-i aduce nici un folos practic.

MIHAIL MANOLESCU
Căpitan de Lungă cursă şi
Pilot exclusiv pe Dunărea de jos
pentru vasele de pasageri ale S.M.R.

O speţă juridică de drept maritim

In revista „Justiţia Dobrogei" găsim o carte de judecată civilă cu o notă a D-lui Jude M. Stănescu, care prin raritatea ei, creează jurisprudenţă de drept maritim.

Iată despre ce este vorba: Marinarul P. V. din Constanţa dă în judecată Soc. Steaua Română, pe baza legii contractului de muncă pentru concediere fără motiv, fără preavizul prevăzut de această lege, dreptul de concediu de patru luni, întrucât vechimea sa de marinar în serviciu era mai mult de cinci ani.

El cerea astfel salariul pe timpul preavizului, salariul pe lunile de concediu neacordat şi plata orelor suplimentare.

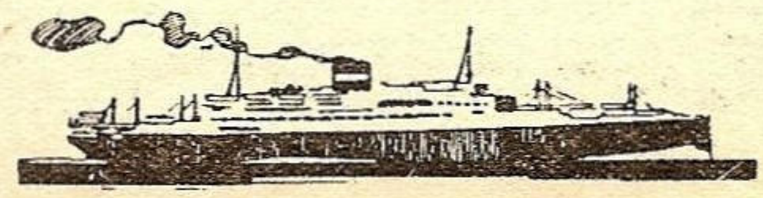
Tribunalul Constanţa S. I, în ultimă instanţă, a respins acţiunea marinarului P. V., dând câştig de cauză Soc. Steaua Română pentru motivele că: organizarea echipajelor vaselor comerciale fluviale şi maritime este reglementată exclusiv de codul de Comerţ (cartea II şi III).

„Contractul de înrolare, singurul care s'ar părea că face excepţie, are un caracter juridic mult mai complex şi legiuitorul a prevăzut în amănunt toate condiţiile de formă şi cuprins. El are un caracter de ordine publică, deoarece părăsirea bordului fără voe, constitue un act de dezertare.

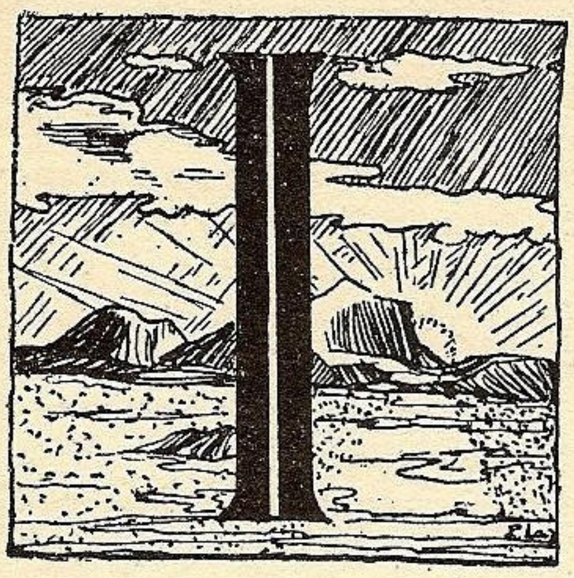
Legea contractelor de muncă se aplică numai salariaţilor din industrie şi comerţ, pentru care dispoziţiunile din codul civil erau insuficiente şi deşi cuprinde şi unele dispoziţiuni referitoare la personalul vaselor comerciale, ea nu modifică întru nimic regimul contractului de înrolare (vezi art. 124 l. c. m. art. 532 c. com. G. Ripert Droit maritime 2-ème ed. I p. 554), etc.

Pentru aceste întemeeate motive s'a dat câştig de cauză Soc. Steaua Română.

Emilia Armaşu
Avocat S. M. R. Constanţa



Marina spaniolă în răsboiul civil



Început acum câteva luni, războiul civil din Spania se desfăşoară cu toate ororurile lui, în toate cele 4 dimensiuni: pe uscat, aer, apă şi sub apă.

Nu există nimeni astăzi, care să nu fie convins de rolul principal pe care îl are o forţă navală în asigurarea comunicaţiilor maritime în cazul unui război, fie el chiar de natura celui din Spania, aşa că logic era, ca şi în cazul de faţă, aportul forţelor navale pentru fiecare din cele două tabere să fie de covârşitoare importanţă.

Răsturnând însă logica, rolul marinei în actualul război civil din Spania, a fost cu totul neînsemnat şi credem că e interesant a face cititorilor noştri un scurt tablou a cauzelor acestor insuficienţe ale marinei spaniole şi a activităţii ei.

Marina spaniolă posedă la începerea războiului civil următoarele forţe: Chiurasatele *Espana* şi *Jaime I*, construite în 1914, de 15.000 tone şi cu armament de 305 mm.; crucişetoarele *Canarias* şi *Baleares* de 10.000 tone şi cu armament de 203 mm.; crucişetoarele noi, *Libertad, Miguel de Cervantes, Almirante Cervera* de 7.500 tone; crucişetoarele *Mendez-Nunez* şi *Republica* de 4.500 şi 5.000 tone; 17 torpiloare moderne de 1.000—1.500 tone; 4 submarine de 500 tone şi 5 de 850 tone; câteva canoniere şi nave auxiliare.

Personalul se ridica la 11.000 marinari şi 1.166 ofiţeri. slab antrenat.

Dacă flota ar fi trecut dela început de partea naţionaliştilor, legătură nestingherită cu Marocul, — locul de naştere al insurecţiei,— ar fi asigurat sosirea trupelor şi aprovizionărilor suficiente în Spania, în cantităţile şi la datele necesare. Deasemenea, dacă toată flota ar fi fost de partea guvernului, această legătură nu ar fi fost asigurată decât cu foarte mari riscuri din partea naţionaliştilor şi situaţia ar fi avut desigur alte aspecte.

Dela început însă, numeroase defecţiuni au distrus valoarea combativă a forţelor navale spaniole.

Chiar dela început, antrenamentul echipajelor lăsa foarte mult de dorit.

Apoi, în timp ce aproape toţi ofiţerii erau naţionalişti, majoritatea subofiţerilor şi echipajelor care formaseră nuclee comuniste la bord, erau de partea guvernului, astfel că navele cari au trecut de partea naţionaliştilor aveau ofiţeri şi nu aveau echipagii, pe când cele trecute de partea guvernului aveau suficiente echipagii, bolşevizate însă, dar fără ofiţeri.

La isbucnirea războiului, naţionaliştii nu aveau de partea lor decât: chiurasatul *Espana,* crucişetoarele *Canarias* şi *Baleares,* 2—3 distrugătoare şi 4 canoniere, în timp ce guvernamentalii dispuneau de restul şi deci de majoritatea forţelor navale, cari dacă ar fi fost antrenate şi bine comandate, ar fi putut chiar dela început să facă imposibilă trecerea trupelor generalului *Franco* din Maroc în Spania, şi aceasta chiar cu tot aportul mare adus generalului *Franco* de către aviaţie.

Din cauza valoarei mediocre a forţelor navale, acţiunile navale au fost reduse şi neînsemnate de ambele părţi.

Astfel, ambele partide au bombardat diverse poziţiuni de pe coastă, fără însă a trage vreun folos de pe urma acestor acţiuni.

Un distrugător guvernamental deşi bine dotat cu armament şi viteză, în curs de a ataca în strâmtoarea *Gibraltar* un convoiu escortat numai de 2 canoniere, a fost pus pe fugă de un avion. Navele guvernamentale au fost complect ineficace din cauza calităţii proaste a tragerilor de artilerie; iar manevrele navelor, din cauza inexperienţei comandanţilor, au dat loc la numeroase abordagii şi avarii, cari în unele cazuri au scos navele din serviciu, pentrucă cele mai bune şantiere — de exemplu cel dela Ferrol — unde puteau fi reparate, erau în mâinile naţionaliştilor.

Singure submarinele, cari toate au rămas credincioase guvernului, au avut o oarecare activitate la finele lui Iulie, în urma căreia însă, *C 3* a fost înecat de bombele unui hidroavion şi *C 4* grav avariat.

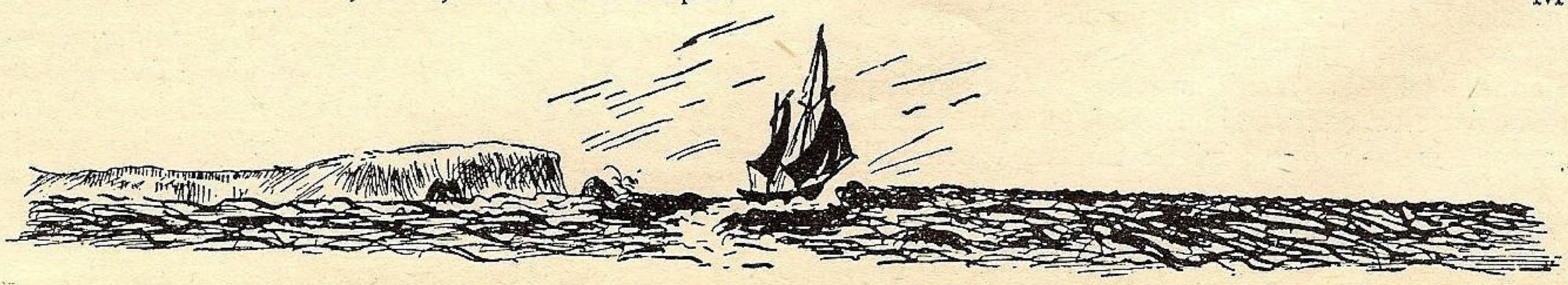
Scoaterea din serviciu a acestor două submarine au descurajat atât de mult echipagiile celorlalte submarine, încât nu s'au mai întreprins nici o acţiune din partea submarinelor.

Chiurasatul guvernamental *Jaime I* după ce n'a fost în stare să distrugă canoniera naţionalistă *Dato,* s'a apropiat prea mult de *coastă* la *Ceuta* şi a fost avariat.

Acţiunea cea mai importantă, a avut loc la 29 Sept. în strâmtoarea Gibraltar între distrugătoarele guvernamentale *Almirante Ferrandiz* şi *Almirante Gravina* plecate din *Malaga* spre *Bilbao* în scopul de a susţine pe asediaţi, şi crucişetoarele *Canarias* şi *Almirante Cervera.* Distrugătorul *Gravina,* prins de către crucişetorul *Cervera* la Sud de Gibraltar, a scăpat avariat, refugiindu-se la *Casablanca,* iar distrugătorul *Ferandiz* urmărit dela 10 km. de *Canarias* la Est de strâmtoare, s'a înecat din cauza loviturilor primite. Aceasta a fost până acum activitatea fostelor forţe navale spaniole, care nu a adus aproape nici un aport partidelor cărora aparţin, decât distrugere proprie inutilă de material, muniţiuni şi vieţi omeneşti.

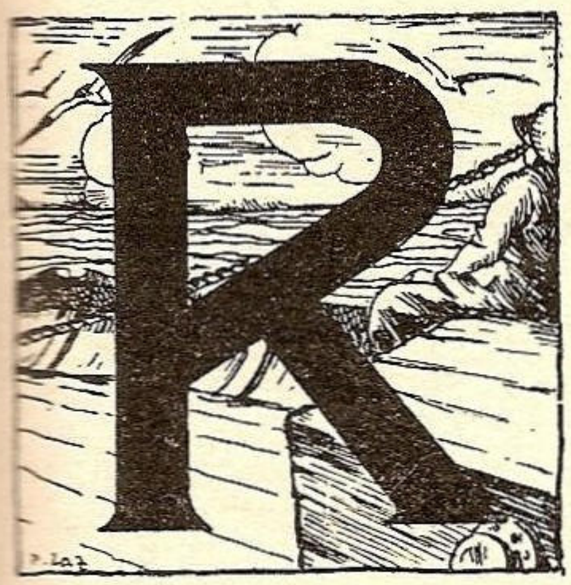
In ce priveşte învăţămintele, nici nu poate fi vorba. Doar atât, că un material oricât de modern ar fi el, în mâinile unui echipaj neinstruit şi lipsit de o conducere unitară, nu are aproape nici o valoare.

M. T.



VOCI DIN PRESA

Reflecţii marine — Marea Noastră —



eproducem din ziarul „Ţara noastră" articolul d-lui general I. Negreanu, din care se poate vedea cum nevoile marinei noastre îngrijorează şi pe cei cari nu sunt marinari :

Nu cred să existe om care, odată ce s'a găsit în apropierea mării, să nu rămână îndrăgostitul statornic, de orizontul fără de margini ce se întinde în largul apelor adânci şi mari. In contactul şi climatul nemijlocit al mării, se naşte un sentiment nou, necunoscut mai dianinte, care nu se mai şterge nici odată din suflet ; iar senzaţia tabloului marin văzut, unic în infinitele aspecte ale naturii, rămâne, pentru totdeauna prezentă în spirit. Pretutindeni, ca o obsesie, stăruie să reapară neastâmpăratele valuri metalice verzui, peste ale căror întinderi cerul se oglindeşte, deapururea, scăldându-i-se, în adâncuri, cerul, stelele şi luna.

Când se iveşte la orizontul nedefinit, vasul plutitor, răsare, în noi, o dorinţă de plecare, de smulgere dela ţărm, de înfrigurată imaginară rătăcire, spre alte tărâmuri ale altor ţări, pe care desigur, acum că nu le ştim care ar fi, dar le bănuim că ar figura în atlasul geografic din bibliotecă, sau în ghidul ilustrat turistic al oricărui hotel sau oficiu de informaţiuni.

Când din portul amestecat, cu felurite chipuri omeneşti, se desprind marinarii, debarcaţi proaspăt, în costumele lor albe, ai vrea — nu-i aşa, privitorule de pe ţărm ? — ca să te urci în vapor şi să pleci, pe loc, în depărtări necunoscute. Hei, dar aripele imaginaţiei şi ale dorinţei calde, care exprimă : *plecarea cu primul vapor* — au plumbi şi atârnă greu... Iată că te mărgineşti numai la rolul de privitor de pe chei, cu fluturări de batistă, sau agitări cu mâna, spre marinarii, călătorii şi vaporul care pleacă... Nu simţi, atunci, păreri de rău pe care însă nu le mărturiseşti nimănui? N'ai vrea să fii în locul ofiţerului de pe bord, sau măcar în locul sergentului marinar dela ancora vaporului ?

*

Inşirând, aci, aceste reflexii, nu aş vrea ca aceste rânduri să lase urme de melancolii în sufletul nimănui, nici acum şi nici în viitor.

Intenţiunea autorului acestor rânduri este să arate frumuseţile şi splendorile mării noastre ; că ţara noastră are o mare — pe care multe ţări o jinduesc că nu o au — ; ca atare, de aici să reiasă preţuirea şi punerea în valoare a mării noastre.

Da, în adevăr, avem marea Neagră, a neamului nostru românesc. Ştiu, oare, toţi fiii naţiei noastre acest lucru ? Au văzut-o cu toţii ? Au atins faţa ei ? S'au lăsat înveliţi şi cuprinşi în plinătatea apelor ei ? S'au lăsat să fie purtaţi de braţele valurilor molcome, agitate sau turburate de furia furtunelor ? Voluptatea de a cunoaşte aceste plăceri, nu se descrie, — ci se încearcă, se experimentează, adică se merge, acolo, spre a se lua contactul nemijlocit cu Marea, cu soarele, cu aerul, cu adierea sau cu vânturile ei.

*

Când veţi fi departe de mare când o veţi mai atinge şi când tabloul marin nu vi se va mai înfăţişa, direct, ochilor, — desigur fiind departe de dragostea şi extazul pe care vi le inspiră ea, atunci, cugetaţi, serios, la rostul şi foloasele mării noastre; gândiţi-vă la marinarii noştri, care se găsesc, continuu, plutind peste întinderi furtunoase ale valurilor, şi-i admiraţi în statornica lor credinţă de a fi la postul de veghe, zi şi noapte : judecaţi că marea noastră trebue să aibe o flotă demnă de România reîntregită, care să fie în stare să fie apărată în largul apelor ei, iar coastele dealungul Dobrogei şi Basarabiei, aşişderea, să fie neatinse de tunurile ce ar trage, din afară, asupră-le.

Acest îndemn, rostit de un om al pământului, nu al apelor, — ţin să găsească un puternic răsunet în sufletul şi înţelegerea cetăţenilor din întreaga românime, care să aibă darul de a deştepta tot interesul pentru marea noastră, pentru marinarii noştri, pentru vasele plutitoare, ca să fie de tonaje mari, bine construite şi bine armate.

Grija publicului pentru marinarii noştri nu e nevoe, atât de mult, să fie îndreptată spre ei, deoarece avem cei mai bravi marinari, — de altfel, ca şi aviatorii. Ci grija şi ajutorul, să le îndreptăm pentru mărirea şi întărirea vaselor de război.

Se ştie că, acum 20 de ani, la intrarea României în războiul mondial, marina noastră militară a avut 4 monitoare, 8 vedete, 3 torpiloare, 5 canoniere şi o serie de vase auxiliare, pontoane, şlepuri, etc., constituite în apărarea Dunării noastre, care au acţionat eroic ; dar pe marea Neagră nu există decât crucişătorul *Elisabeta,* vas vechi şi de tonaj mic, încât apărarea coastei mării noastre a fost încredinţată în 1916, potrivit convenţiunei militare încheiată între aliaţi, flotei ruseşti. După război, s'a început să se îndrepte atenţiunea asupra completării construcţiilor navale, în general, dar în special asupra celor de pe mare.

Deunăzi la Constanţa, d-l Amiral Bălănescu, comandantul marinei noastre militare, a rostit cuvinte cu rezonanţă autoritară şi de temei, care pot să fie luate şi ca prezentări şi realităţi şi ca îngrijorări pentru reorganizarea bravei noastre marine de război. „Fără să visăm construcţii costisitoare de cuirasate sau crucişătoare mari, ţara noastră s'a mărginit a constitui, la Dunăre şi la mare, mici forţe navale, nucleie omogene din toate elementele, în jurul cărora se poate creia, în viitor, o puternică forţă navală potrivită intereselor noastre, destul de importante pe Dunăre şi mare". Apoi, acelaş, a schiţat în linii generale, în ce ar consta construcţiile noastre navale. La acest apel, răspunsul dat de M. S. Regele, marele animator al tuturor înfăptuirilor bune româneşti, a fost pe cât de asigurător şi de un avânt de îmbărbătare, demn de un adevărat program marinăresc în viitor. „EU ŢIN CA MARINA NOASTRA SA FIE O MARINA PUTERNICA *în care să bată un singur suflet şi un singur gând, în care marinarii să fie adevăraţi marinari,* adică oameni *a căror dragoste să nu fie pe uscat,* ci departe pe valurile vijelioase ale Mărilor, al căror suflet să fie *legat de o singură pasiune, VASUL LOR".*

In aceste cuvinte regale se întruchipează un adevărat crez marinăresc. Apoi, privitor la programul marinei noastre M. S. Regele a adăugat: „Domnul amiral a făcut o schiță. *Este sigur că avem încă mari nevoi de îndeplinit și Eu cunosc* mai bine decât oricine, *ce greutăți sunt ca aceste nevoi să fie îndeplinite*". Intre alte completări, în marină, Suveranul a vorbit și despre *noua marină a văzduhului,* care a sporit în mod formidabil, după încheerea războiului mondial, încoa, decurând. In cât marina noastră de război propriu zisă, trebue întărită și cu acele unități de hidroaviație. „Conjugate aceste două forțe — spune M. S. Regele — împreunându-și sufletele, căci tot acelaș suflet este și într'una ca și în cealaltă, se va putea realiza apărarea atât a coastelor cât și a largului mării noastre, cu intensitatea și cu energie pe care bugetul nostru le vor putea permite".

Dar bugetul Statului, deobicei, e neîndestulător, ca să ajungă pentru operile și realizările de pe uscat — pentru apărarea națională, culturală, învățământ, agricultură, etc., — și arar, mai rămâne și câte ceva pentru marina militară și comercială a țării. Iată, de aci, că apare rolul marelui public pentru a completa ceeace nu se poate înfăptui prin bugetul Statului. De aceea există un organ permanent de propagandă între public și trebuințele de pe apă: *„Liga Navală Română"*, care este o instituțiune cu caracter particular, sub președenția de onoare a M. S. Regelui, și care are drept scop să strângă fonduri bănești, cu care să se construiască vase de război. Această Ligă are și o revistă intitulată *Marea Noastră,* foarte bine scrisă, care se găsește în al V-lea an al existenței ei. Și la această instituțiune a făcut, pentru public, trimitere, prin cuvintele regale: *„Doresc ca toți aceia care simt în sufletul lor de o cât de mică dragoste pentru mare, să vină alături de Mine și marinarii Mei, ca să ne sforțăm să creiăm un suflet al marinei noastre"*. Această chemare a M. S. Regelui sigur că va găsi ecou în rândurile publicului și i se poate răspunde, imediat, prin înscrierea a cât mai mulți membri activi și donatori la *Liga Navală Română* (cu sediul central în București, în strada Eugeniu Carada, 7). Incă mai sunt de adăugat, în sensul propagandei pentru dragostea de are, cuvintele regale: „Noi trebue să aducem pe cetățenii noștri pe valurile apelor, căăci numai atunci, când vor fi în contact cu aceste elemente, când vor ști câtă bucurie, câtă sănătate, câtă ozonizare a sufletului pot să aducă aceste călătorii, pe mare, numai atunci marina noastră va putea realiza un nou progres".

Să nădăjduim că îndemnul M. S. Regelui pentru marea noastră și pentru ajutorarea la construirea și echiparea vaselor noastre, va fi tradus prin înscrierea ca membri, în massă, la *Liga Navală Română,* a tuturor instituțiunilor culturale, industriale, bancare, din țară, și a tutulor românilor doritori să ridice marina noastră la rangul la care merită. Numai astfel marea noastră va fi asigurată, în eternitatea timpurilor, că va rămâne nedespărțită și va fi una cu trupul României reîntregite.

Iar ziarul „Opinia" din Iași publică:

Astăzi se serbează în toată țara „Ziua Marinei", care nu-i numai o zi de sărbătoare ci o zi de reamintire a tuturor bucuriilor și durerilor, a tuturor celor realizate și cele de realizat în legătură cu marina căreia îi revine greaua sarcină de-a apăra țărmurile Patriei.

Astăzi trebuie să ne reamintim că avem o Marină Militară slabă și învechită, care are de păzit 1500 km. frontieră, 400 km. mare, 1100 km. Dunărea, și în cazul unui război, cu tot eroismul legendar al marinarilor, misiunea ei va fi una din cele mai grele și nesigure.

Un răsboi cum n'a mai cunoscut istoria, este gata de deslănțuire și va fi vai de statele nepregătite.

Rusia are dealungul țărmurilor mării Negre numeroase baze navale, adăpostind o flotă destul de puternică. Bulgaria se străduește și ea. Ea a comandat două submarine ce-i vor fi livrate curând. Pe când noi, ce facem?

Abia avem un submarin cumpărat cu chiu și vai, alături de alte vase vechi.

Oricât optimism ar fi și ori câte baze am pune pe alianțe, un lucru e însă necesar: Marină puternică, modernă în viteză și armament.

O datorie sfântă față de marină, ca față de viața lui, are de îndeplinit fiecare bun român; aceia de a face orice sacrificiu, ajutând marina militară.

Nu trebue să așteptăm totul dela Stat; ci trebue să intre în acțiune inițiativa particulară și contribuția entuziastă a poporului.

In Polonia, Liga Navală are 500.000 membri; un capital din cotizații și donații de 82 milioane și la o singură chetă se strâng sute de mii lei. Liga Navală Polonă ajută marina militară, deși are cea mai mică frontieră maritimă.

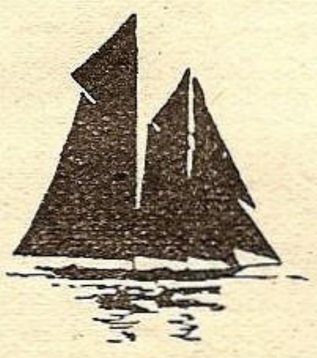
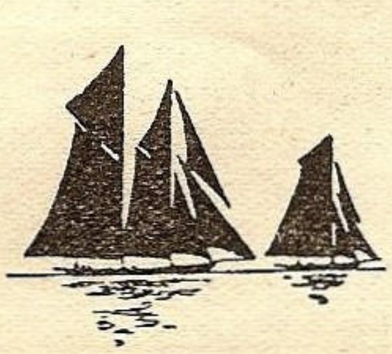
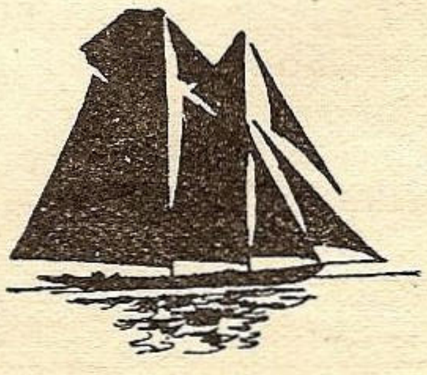
Dar la noi? Liga Navală Română, deși e înființată de zeci de ani, deși trebue să ajute o marină ce are de apărat o mare frontieră maritimă, are numai cinci mii membri; un capital de aproape un milion, iar la o chetă se strânge abia 80—100 mii lei. De zeci de ani L. N. R. strigă, de zeci de ani se sbate în nevoi și totuși aproape nimic nu realizează.

Realitatea aceasta tristă trebue schimbată cât mai grabnic.

Azi când e ziua marinei, ei nu-i trebuesc asanale deșarte, ci vase noi. De ziua ei, marina așteaptă cadoul dela întreaga țară românească.

Marina așteaptă ajutor! Trebue să i-l dăm cu orice sacrificii, noi poporul; națiunea; statul. Deci, români! mic și mare — civil ca și militar — mai ales militar — faceți-vă datoria; ajutați marina de răsboi; înscrieți-vă în Liga Navală Română, plătiți-vă cotizațiile atât cât puteți; fiți buni români.

IOAN I. GÂRLEA
Membru al Ligei Navale Române

INSULA ŞERPILOR

Vizita I. P. S. S. Episcopul Dunării de Jos. Proectul de înălţarea unui schit şi al unei staţii de salvare

Pe o zi de toamnă, cu soare, lină, caldă şi nespus de frumoasă, apare dinspre apus, vasul Comisiunei Europene, vasul care aduce stăjerilor de acolo, merinde proaspete şi veşti. Vasul zărit dela o depărtare însemnată, dă răgazul celor 12 fiinţe cari trăesc pe insulă, să se spele şi să-şi radă feţele, să-şi îmbrace straele curate pentru o primire cât de demnă a oaspeţilor ce sosesc, oaspeţi de seamă, ghiciţi de ei prin tricolorul ce fâlfăie în vârful catargului pilotinei.

Marinarii noştri, gardienii farului, toată suflarea de prin insula pustie, se îndreaptă la locul de debarcare. Vasul se apropie, soseşte... „funda ancora"... ne găsim în faţa insulei Şerpilor, înaintare spre răsăritul întunecos, a bunei orânduieli româneşti, luminişul civilizaţiei ce îndrumă spre bună direcţie pe navigatorii ce se avântă pe meleagurile gurilor Dunării.

De pe vas debarcă oaspeţii. In frunte, Prea Sfinţa Sa *Episcopul Cosma* al Dunării de Jos, însoţit de prelaţii Episcopiei. Debarcarea, cam anevoioasă, se face sub grija d-lui Lt. C-dor *Aurelian Păunescu,* comisar maritim şi căpitanul portului C.E.D. Sulina, care a ţinut să facă onorurile insulei, pentru primul ierarh bisericesc care pune piciorul pe pragul ei.

P. S. Sa Episcopul, debarcă. In clipa când paşii săi ating blocurile de piatră, goelanzii, pescăruşii se înalţă şi duc slavă către cer prin sborul lor mlădios şi strigăte de bucurie. Inaltul Prelat se reculege, însoţitorii se pun în unisonul rugii. In numele Tatălui şi-al Fiului şi al Sf. Duh ; ...crucile se schiţează pe piepturile tuturora ; apoi, gardienii îngenunche şi sărută dreapta ierarhului, primind fiecare binecuvântarea Domnului !

Convoiul urcă treptele abrupte. Cale grea şi totuşi nesimţită ! E sufletul care apucă truda trupească şi o învinge...

Sus, pe platoul unde se înalţă măreţul far, care în fiecare noapte aruncă sclipiri de lumină orbitoare către navigatori, unde sunt înşirate adăposturile bine orânduite ale veghetorilor, înaltul prelat se adânceşte iarăşi în gânduri, meditează profund asupra frumuseţii naturii... Din prejurul insulei, o vastă întindere de apă cristalină abia încreţită de o adiere, care primeşte sărutul astrului ceresc, dătător de lumină şi căldură.. Cei de faţă se reculeg şi ei şi au dreptate, căci vizita acestora marchează o epocă, îşi are un rost.

Pe insulă se va înălţa un paraclis, la care se va adăoga un schit călugăresc, care pe lângă proslăvirea celor cereşti se va îngriji şi cu alinarea navigatorilor, pescarilor, refugiaţilor — ori cari ar fi ei — de furiile vremelnice ale mării.

Liga Navală Română, Salvamar-ul, Oficiul Naţional de Turism, precum şi toţi aceia ce doresc binele semenilor, se vor uni la strădania înaltului prelat, ca să se ridice acolo ceeace s'a resimţit de mult, ceeace de altfel a fost atât de frumos expus de preşedintele Ligii Navale Române secţiunea Sulina ,d-l General *Dr. Vasile Panaitescu,* în cuvântarea sa din ziua de 15 August 1936 (Ziua Marinei).

Paraclisul şi schitul cu chilii potrivite, va fi înzestrat şi de un spaţios arhondaric, care va servi de adăpost celor asvârliţi de furia valurilor, pescarilor noştri surprinşi de furtună, reduşi la neputinţă, istoviţi ; iar glasul schimnicilor, unit cu strădaniile lor de a-i alina nevoile trupeşti, vor forma împreună un imn de slavă, dătător de credinţă în Dumnezeu celora ce nu s'au încrezut în ea.

Arhondaricul va servi şi de primire acelor ce se vor duce la insulă ca să se îmbie de frumuseţile înconjurătoare ale mării, în clipele sale măreţe. Sulinenii noştri vor aduce şi vorba cea bună veghetorilor ce trăesc cu luni departe de lume şi a căror gânduri, mâhnite uneori, îi îndeamnă de a nu se încrede în viaţă, căci singurătatea e mai în totdeauna un rău sfetnic.

Salvamar-ul în ordinea însăşi a programului său, va avea cuvântul. E momentul prielnic, ca această instituţie să înzestreze schitul cu cele necesare pentru o mai bună ocrotire a semenilor noştri.

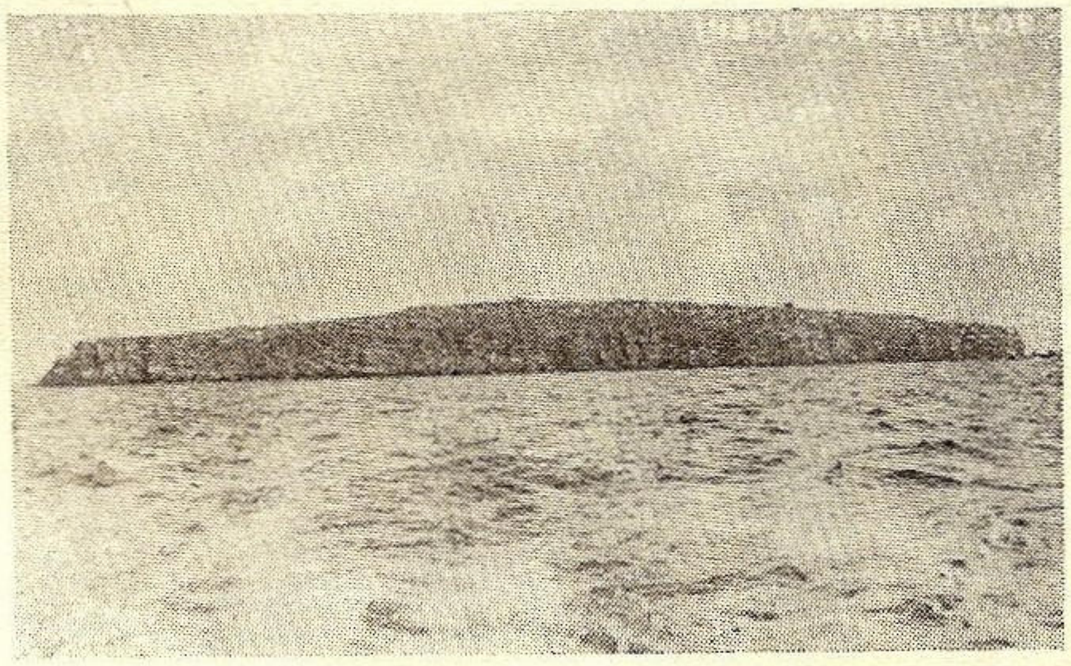
Două bărci anume construite pentru a înfrunta marea, puse la îndemâna sinistraţilor, cu capoanele neçesare pentru o mai bună adăpostire a lor de furia valurilor, cu câte o cală pentru lansarea lor la apă. Câţiva colaci de salvare, funii, brancarde, o trusă complectă cu pansamente, medicamente, etc. Apoi un stoc de merinde ca : pesmeţi, carne şi peşte conservate, ceai, cafea, zahăr, etc., etc., toate acestea mereu împrospătate.

Pescarii noştri ce se avântă pe mare dela cele trei guri ale Dunării, vor primi astfel ceeace le datorăm de mult lor !

Căci viaţa acestor pescari e într'adevăr grea, grea de tot ! Pâinea zilnică îi îndeamnă de a se avânta mai presus de forţele lor.

Lotcile primitive ori cât de săltăreţe ar fi ele pe valuri, ajung câte odată de a nu mai putea înfrunta furia lor. Braţele ori cât de vânjoase la vâslit, nu mai pot întrece forţa acestor valuri, şi atunci viaţa lor atât de trudită, devine o jucărie a elementelor.

Şi atunci reese ca un luminiş postul de salvare al insulei Şerpilor, descris mai sus. O viaţă de om salvată de o moarte năprasnică, merită o strădanie, un sacrificiu, oricare ar fi el.



Insula Şerpilor cu farul în mijlocul ei.

Cerem dela fraţii noştri obolul lor pentru îndeplinirea cât mai grabnică al programului expus mai sus.

Cerem acest obol în numele celor ce se vor bucura de această înfăptuire măreaţă.

Cerem fraţilor noştri, de ori unde ar fi ei, ajutorul lor pentru ducerea la îndeplinire a unei opere menită a uşura viaţa plină de primejdii a pescarilor români. Aşa să ne ajute Dumnezeu !

Cu acest prilej I. P. S. Sa a binevoit să scrie în cartea de aur a insulei următoarele :

Sâmbătă 5 Septembrie 1936, cu voia lui Dumnezeu, vizitat-am insula Şerpilor. Aici cu însoţitorii noştri semnaţi mai jos, am ţinut sfatul fericit în stabilirea locului pe care să putem înălţa un paraclis, unde să fie slăvit Dumnezeul părinte, cu al cărui ajutor s'a înfăptuit darul neamului, unirea tuturor românilor unit în puternic mănunchiu în anul mântuirii 1918. S'a ales partea din insulă de către Răsărit şi nu vom da ochilor noştri somn nici genelor noastre dormitare, până nu vom vedea înfăptuit dorul sufletului nostru. Mulţumiri şi arhireşti binecuvântări Onor. Comisiunei Europene a Dunării, care ne-a pus la dispoziţie mijlocul de a vedea frumuseţile din tot drumul nostru şi putinţa d a hotărî în viitorul apropiat al paraclisului şi schitului care să fie o podoabă creştină şi românească în frumoasa insulă.

O CĂLATORIE CU PERIPEŢII

(Vaporul Carpaţi al Serviciului Maritim Român a întreprins o călătorie în iarna anului 1334-35 de o durată de 5 luni în diferite mări, trecând prin furtuni şi peripeţii diverse. Dăm mai jos notele de drum ale unui membru din echipaj, radiotelegrafistul bordului în care se redă în linii simple viaţa pe bordul unui cargobot şi al cărui echipaj îşi împarte laolaltă necazurile şi bucuriile meseriei aspre de marinar).

SEMNE PREVESTITOARE DE RELE

Auzisem de marinari bătrâni spunând că „dacă ai mort la bord prin furtuni vei trece şi necazuri multe vei avea".

Nu credeam, mi se părea o superstiţie de a lor ca multe altele.

„Carpaţi" era legat la cheu în portul Brăila unde descărca mărfuri aduse din străinătate. Terminându-şi descărcarea, urma să plece a doua zi la Galaţi, pentru a încărca cherestea pentru Occident.

Erau acele zile de toamnă târzie, mohorîte cari te predispun la melanconie şi posomoreală.

In ajunul plecării, seara, în timpul ce se servea masa la careu, se auziră deodată ţipete puternice de cucuvae cari ne făcură pe toţi să eşim afară pe punte. Pe catargul din pupa se putea distinge pasărea nocturnă care scotea incontinuu aceleaş sunete stridente, încăpăţânându-se a rămâne acolo cu toate luminile lămpilor de buzunar cari o încadrau şi cari îi supărau ochii ei sticloşi, fixaţi asupra noastră.

„Să ştiţi băeţi : că o să avem furtună şi ghinioane" ne spuse unul ce colindase toate mările şi avea trasate brazde adânci pe faţă, urmele intemperiilor şi furtunilor trecute în cariera lui de marinar.

Noi tinerii, râdeam cu poftă de cele spuse.

A doua zi, în timpul cât se vira ancora la bord, se desface o zea dela lanţ, iar ancora îşi reia locul ei în fundul Dunării. Lanţul devenit liber este proectat cu o putere mare înapoi prin aer lipsind numai puţin de a nu ucide pe maestrul lemnar ce era ocupat cu manevrarea vinciului ancorei.

La Galaţi, în timpul încărcării cherestelei, în fiecare seară, o cucuvae ne vizita discret delectându-ne cu melodia obişnuită a ei.

Era aceia din Brăila sau alta, nu aşi putea preciza.

Părăsim Galaţiul în ajunul sărbătorilor de Crăciun. Un scurt popas făcut la Constanţa pentru a încărca combustibilul necesar şi iată-ne porniţi la drum.

Crăciunul fu sărbătorit pe mare după datina marinărească, sobru, cu un ceai improvizat din marinari, cozonac, puţin vin şi, cu gândul spre cei dragi lăsaţi acasă.

Timpul se menţine bun. Lăsăm în urmă coasta Siciliei, veşnic scăldată în soare, apropiindu-ne de continentul african.

FĂRĂ CÂRMĂ IN VOIA VALURILOR.

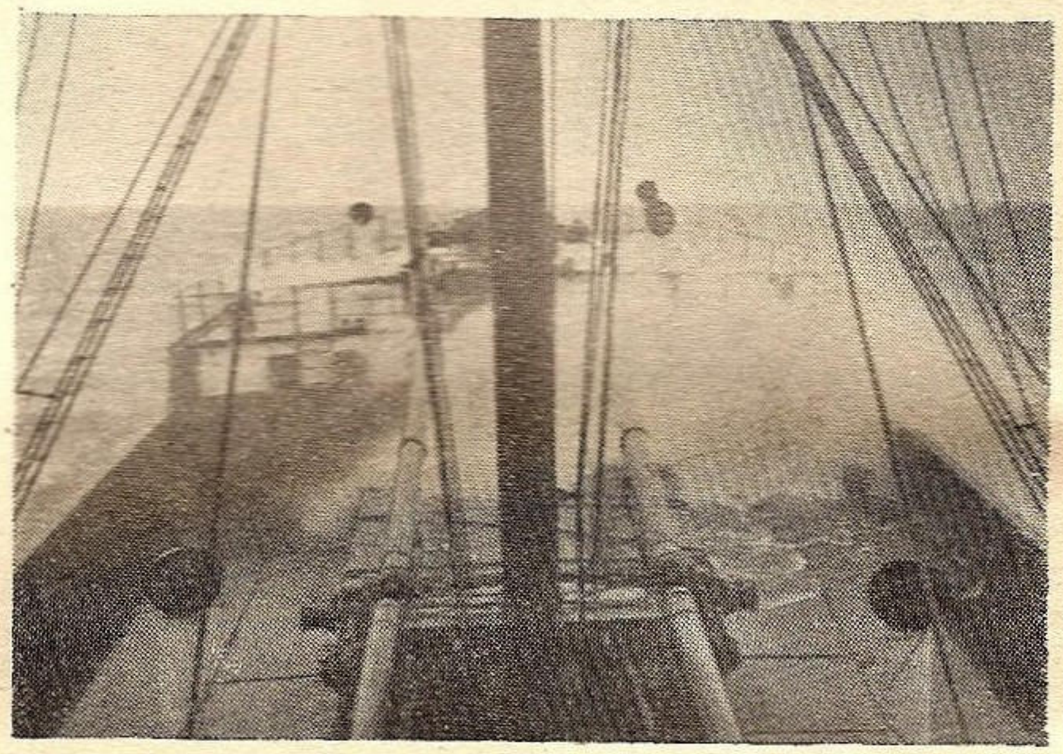
In ziua de 29 Decembrie începuse să bată de dimineaţă o briză puternică de nord-vest. Trecuţi de Bizerta vântul se întărise montând marea, iar seara ne găseam în plină furtună.

In toiul nopţii se produce o avarie la servo-motorul cârmei prin ruperea axului unei rodanţe prin care trece lanţul, făcând-o impracticabilă.

Rămaşi fără cârmă în voia valurilor, cu stivele de scânduri care pârâiau pe puntea vasului şi valurile enorme ce treceau peste bordul vaporului, ne găseam într'o situaţie nu tocmai plăcută.

Chemând postul de radio-telegrafie dela Bizerta, nu mi se răspunde. Lansez apelul de chemare timp de o jumătate de oră fără rezultat. Deodată pătrunde un val enorm pe bord umplând careul de apă ,intrând şi în cabina T.F.F. Atunci lansez semnalul xxx (semnal premergător SOS-ului) la care îmi răspund două vase cari erau în apropierea noastră şi staţiunea TFF dela Bizerta. Le spun situaţia noastră.

Intre timp la pupa vasului tot echipajul e concentrat spre a monta cârma provizorie de mână pentru a se putea menţine să nu fim derivaţi spre coastă.



Străbătând Bişcaia montată.

După o oră de muncă uriaşă şi pericolul de a fi târâţi de uriaşele valuri, cari măturau totul în calea lor peste bord, se reuşeşte însfârşit de a se improviza cârma de mână. Oamenii uzi leoarcă, sleiţi de puteri îşi adună toate energiile spre a putea menţine vasul pe valuri şi de a ajunge in primul port salvator, „Bona" departe la 35 mile de noi, şi la care ajungem a doua zi după masă fără a cere asistenţă nimănui, ci prin propriile noastre mijloace.

Când „Carpaţi" intra în port, lumea adunată pe cheuri precum şi echipajele tuturor vapoarelor aflătoare în port se uitau cu mirare la vasul care rezistase atât de bine tempestei.

La pupa fâlfâia pavilionul tricolor românesc...

Marea îşi alese şi alte victime.

Un vas al companiei de navigaţie Schiaffino Frères naufragiase în golful Lyon. Echipajul tot, compus din 23 oameni plus soţia comandantului ce se găsea la bord în călătorie cu soţul ei, a pierit valuri.

Mulţumiri şi binecuvântări d-lui C-dor Păunescu, pentru bunavoinţă şi dragostea sa în vizita noastră.

Mulţumiri tuturor însoţitorilor.

1936 Septembrie 5, Insula Şerpilor

(ss) S. S. Episcop Cosma al Dunării de Jos.
(ss) Lt. C-dor Aurelian Păunescu, Căpitanul Port. Sulina.
(ss) Geo G. Lyssnco, Pilot C.E.D.
(ss) Protoereu Stoica, Galaţi.
(ss) Protoereu Maroloi, Tulcea.
(ss) Protoereu Ţară, Tulcea.
(ss) Econom. Vârgolici, Sulina.
(ss) Protoereu Gâdei, Galaţi.

(Prezenta este copia fidelă de pe „Cartea de Aur" din Insula Şerpilor, în care P. S. Sa Episcopul Dunării de Jos, Cosma Petrovici. a aşternut rândurile de mai sus, spre aducere aminte).

SEVER TĂNĂSESCU
Membru activ al L. N. R., Secţ. Sulina

Vaporul italian „Fede" venind din Rotterdam e grav avariat şi salvat cu mare greutate de un vapor francez şi adus în port.

Revelionul şi anul nou sunt sărbătorite cu oarecare indispoziţie în portul Bona unde facem reparaţiile necesare pentru a ne putea continua drumul înainte.

O radiogramă anunţă punerea pe uscat a pachebotului „Ile de Los" sub pavilion francez în ziua de 2 Ianuarie în apropiere de Casablanca. Vasul este abandonat şi pierdut defintiv.

Sub aceste auspicii, ne continuăm voiajul înainte. Vaporul Bucegi plecat cu o săptămână în urmă din ţară ne-a ajuns. Cei de acolo ne întreabă miraţi. Le explicăm cauzele.

La Gibraltar facem iar un mic popas spre a încărca cărbunii necesari pentru maşină, eşiind apoi în Ocean, de data aceasta liniştit ca nici odată.

UN DECES.

Trecuţi de capul Finisterre, şeful mecanic resimte crampe puternice la stomac. Reţetele medicale transmise prin T.F.F. nu au nici un efect. Comandantul hotăreşte transbordarea lui pe un vapor de pasageri englez, în drum cu noi şi care urma să sosească cu mult înaintea noastră în primul port. Planul nu poate fi pus în aplicare deoarece un vânt puternic montează oceanul în câteva ore, periclitând operaţia de transbordare.

Furtuna deslănţuită ne împiedică să înaintăm cu viteza normală.

Reţete medicale sunt primite incontinuu pentru pacient. La un moment dat se produce o avarie la ambele posturi de transmisie T.F.F. şi ale căror reparaţii necesită câteva ore.

Ajungând în canalul Mânecii starea bolnavului se înbunătăţeşte în aparenţă. Sosind în portul de destinaţie Grimsby, medicul avizat din mare hotăreşte transportarea lui imediată la spital unde se constată o apendicită purulentă întârziată. Operaţia făcută în grabă i-a fost fără folos, sucombând după opt ore în urmă, singur, în ţară străină, departe de ai săi şi cu ultimul gând îndreptat spre soţia şi copii lui.

O împărtăşanie făcută de un preot catolic şi o lumânare găsită din întâmplare rămasă dela pomul de crăciun, sunt singurele preparative de moarte ale unui marinar departe de ai săi.

Nu voi uita nici odată noaptea aceia groaznică.

Vestea morţii şefului mecanic produce consternare pe bordul lui „Carpaţi" ancorat în rada portului afară.

Pregătirile de înmormântare sunt întrerupte printr'un ordin primit dela Direcţiunea Serviciului care avizată la timp, hotărăşte îmbălsămarea şi aducerea în ţară a defunctului. Puţin timp mai lipsea şi executarea acelui ordin ar fi devenit imposibilă, deoarece o lege specială, tradiţională, opreşte în Anglia luarea morţilor de acolo, după nu ştiu anume ce formalităţi îndeplinite. Ei devin cetăţeni englezi neputând fi răpiţi solului, adică patriei lor noi.

TEMPESTE PESTE TEMPESTE.

In timpul descărcării în port la Grimsby, într'o noapte, se iveşte un uragan care provoacă stricăciuni însemnate, iar pe mare naufragii numeroase. Două vase de pescari s'au înecat cu tot echipajul lor. Un vapor jugoslav cu ambele ancore pierdute încearcă zadarnic de a intra în port.

„Bucegi" în drum spre Hull a suferit şi el depe urma furtunei.

Un vapor şi-a pierdut oamenii cari au fost luaţi de valuri depe punte. Un altul sosește în port fără puntea de comandă.

Prin mijlocul lunei Februarie plecăm din Anglia spre Gdynia, întâmpinând iar o furtună violentă în marea Nordului cât şi în cea Baltică.

Sosind la Gdynia suntem avertizaţi a doua zi de către Căpitănia portului despre un uragan ce se va abate asupra localităţii. Se iau măsurile de precauţie necesare. Trecem o noapte urâtă, de veghe la bord.

„Bucegi", care e în drum şi el spre Gdynia este prins de uragan pe marea Nordului reuşind cu mare greutate a intra pe Elba. Mult nu ar fi lipsit de a fi aruncat pe stâncile dela insula Helgoland. O moarte sigură pentru toţi. Cei depe mal au privit cred cu groază spectacolul vasului în luptă cu valurile.

ZILE GRELE PE OCEANUL ATLANTIC.

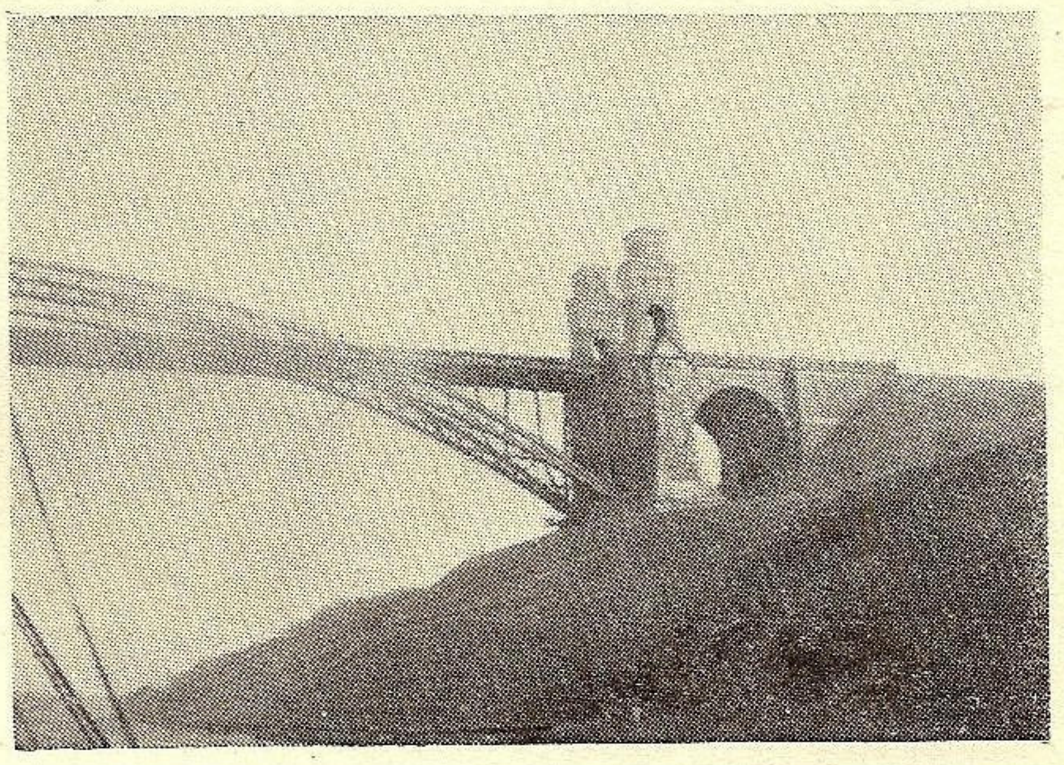
Părăsim Gdynia încărcaţi cu cărbuni pentru Veneţia. In marea Baltică timpul e mohorât, ploaie, iar vizibilitatea e redusă.

T'recem canalul Kiel.

Nori groşi, barometrul în continuă scădere, pesimistele avize meteorologice împreună cu fumul ce cădea greu pe întinsul apei lăsau să se prevadă furtuna ce trebuia să vină.

Marea Nordului agitată deja, luă pe „Carpaţi" în primire. Prevestiri rele. Postul de T.F.F. dela Schevenningen (Olanda) anunţa dispariţia unui vas de pescari dând ultima poziţie a lui cunoscută, rugând vasele în drum să fie atente. Incă un mesagiu lansat de Radio-Ouessant făcea cunoscut dispariţia unui bastiment francez plecat din Alger spre Douarnenez (coasta de vest a Franţei). Se aude primul semnal de S.O.S. dela vasul englez „Ottinge", cerând ajutor grabnic.

24 Februarie. Furtuna s'a deslănţuit. Semnalele de S.O.S. brăzdează văzduhul incontinuu. Vaporul grecesc „Delphoi" cere asistenţă. Altul, „Star of Egipt" anunţă că are o avarie la maşină stând în voia valurilor în marea Nordului. Vasele cele mai apropiate le vin în ajutor.



Trecem pe sub podul depe canalul Kiel.

După masă se aud iar strigăte noi. Vaporul italian „San Pietro" e avariat de furtună, iar bărcile de salvare i-au fost smulse de valuri. Ceva mai târziu englezul „Hillcroft" anunţă că are cârma avariată cerând asistenţă urgentă. Salvatorul „Abeille II' se îndreaptă spre el cu toată viteza. Vaporul italian „Taide" a fost abandonat de echipaj, care a fost cules din valuri de către un vas spaniol. Mai cere asistenţă un vapor danez care e în pericol de a naufragia. Cere dela vre-un tanc petrolifer care s'ar afla prin apropierea lui, a i se turna petrol. spre a mai calma valurile.

Tancul românesc „Oltenia" se găseşte în plin centru al furtunei. Işi îndreaptă direcţia spre acolo unde ar putea da ajutor celor cari se îneacă.

Spre miezul nopţii, vaporul „Premuda" suv pavilion italian, grav avariat, lansează ultimele semnale Morse. Echipajul e nevoit a abandona vasul care e pe punctul de a se scufunda. Ajutoare nu-i pot veni din cauza tempestei deslănţuite care îngreunează apropierea salvatorilor. Echipajul e sfătuit a rămâne pe bord până în zorii zilei. Abandonul în plină noapte ar fi fatal tuturor.

Iar se aud alte strigăte de ajutor. Sunt lansate de cargo-ul ita-

lian „Caterina Madre" care şi-a pierdut elicea. Se găseşte la vre-o 60 de mile de coastă, fiind în derivă spre ţărm. Situaţia lui e critică.

Un vapor american numit „Oakman" are şi el avarii la bord cerând ajutorul unui conaţional de-al lui.

Mesagiile de ajutor nu încetează. Spre dimineaţă, vasul grecesc „Eftichia Vergotti" e nevoit să ceară asistenţă, cârmă fiindu-i avariată şi în neputinţă de a manevra.

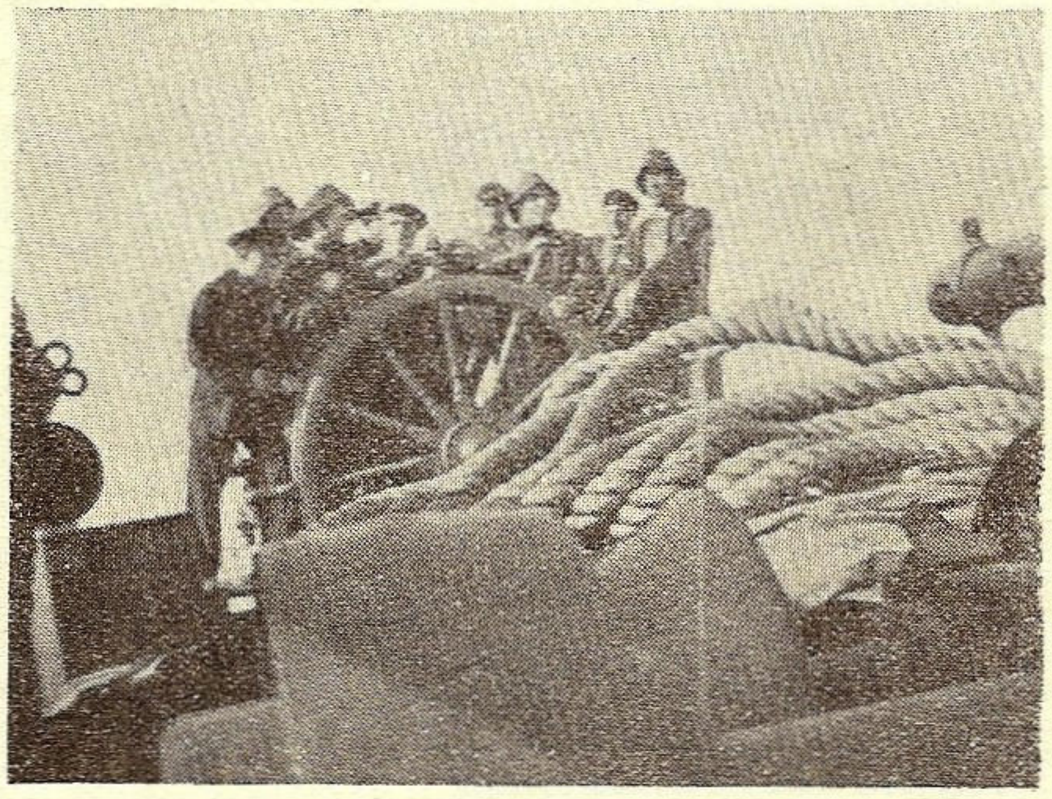
25 Februarie. — Tempesta e în plin toiu. Radio-comunicaţia este întreruptă şi toţi stau în ascultare permanentă spre a primi ştiri dela acei în luptă cu elementele naturii deslănţuite cu furie asupra lor.

Vasele de salvare au eşit toate în larg. Nici nu pot dovedi. Bărcile de salvare depe coastă stau gata a interveni unde ajutorul este necesar.

Unităţi din flota de război franceză dela Brest au luat şi ele largul în acest scop.

Dimineaţa, spre ora 10, cargobotul grecesc „Despina Glypti" are o avarie la cârmă în apropiere de Dover.

Intâlnim după prânz tancul petrolier englez „British Yoman" în voia valurilor. Ii oferim ajutorul nostru. Ne mulţumeşte, căci nu are nevoe, deoarece aşteaptă din moment în altul să sosească un alt vas, al aceleiaş companii, care a plecat a-i da asistenţă.



Cu toţii la cârma de mână!

Trnsatlanticul german „Caribia" a suferit mult depe urma furtunii care i-a produs avarii numeroase la bord.

26 Februarie. Timpul pare a se mai fi calmat puţin. Dar posturile de T.F.F. depe coastă transmit mereu avize de tempestă denumite „Galewarnings". Şi într'adevăr după o acalmie aparentă începe vijelia din nou.

Seara la ora 20.20 semnale prelungi de S.O.S. străbat atmosfera. Sunt lansate de pe vasul englez „Blairgowrie" : „Avem cârma ruptă de valuri, o magazie spartă şi timp foarte rău, rugăm vasele a ne veni în ajutor imediat" răsună mesagiul. Se află departe de coastă, pe latitudinea de 48°7' nord şi longitudinea 28°22' vest. Transatlanticul german „Europa" şi încă trei vase se îndreaptă cu toată viteza spre poziţia dată.

MESAGII DE MOARTE ŞI MUZICĂ VESELA.

Momente de tăcere pe lungimea de undă de 600 de metri, undă rezervată exclusiv navigaţiei maritime.

Se aud numai semnalele vasului în pericol şi a acelora plecate în ajutorul lui. Poziţia îi este reperată prin gonio.

La ora 23.25 din nou un radio. „Ni s'au spart încă două magazii, ne scufundăm, ajutor".

„Europa" îi răspunde că va sosi către ora 3 dimineaţa la el.

Ora 1 noaptea. — Un cărăit ce se distinge în aparatul de recepţie şi care dispare din ce în ce mai slab. „Blairgowrie" a amorţit pentru totdeauna.

Intorc involuntar condensatorul dela aparat. Se aud posturile de radio-difuziune dela uscat, — muzică veselă şi râsete dintr'o operetă. Nimeni de acolo nu bănueşte grozava tragedie ce se petrece în aceste clipe pe mare, — oamenii în luptă cu moartea în valurile reci şi nemiloase ale oceanului Atlantic.

Intorc — îngrozit — condensatorul înapoi, spre a asculta mai departe. Parcă şi lămpile de radio ar vibra în concordanţă cu inimele acelora cari stau în ascultare.

Cu nervii încordaţi, vedem în imaginaţia noastră, agonia celor între valuri, în neputinţă de a-i ajuta, auzindu-le doar strigătele lor disperate de ajutor redate prin radio, cari şi ele au încetat de a se mai auzi.

Chiar şi eu îmi pierd cumpătul, poate pentru prima oară în viaţa mea de marinar. Simt un tremurat nervos, iar vocea parcă mi se opreşte în gâtlej. Puţin alcool şi ţigarete cari nu se sting niciodată, sunt singurele remedii reconfortante în aceste momente de nedescris.

Incă un S. O. S. dela vaporul lituan „Johanne". — Avarie la cârmă. Cere asistenţă imediată.

„Caterine Madre" vasul ce şi-a pierdut elicea acum două zile se apropie de coastă fără a fi primit încă ajutor. Telegrafistul transmite enervat incontinuu semnalele Morse. Staţiunea puternică Coltano-radio din patria lui, îl încurajează, susţinându-i moralul.

Transatlanticul „Europa" a sosit la locul naufragiului împreună cu celelalte vase. In zadar puternicele reflectoare scrutează întunericul nopţii, nu se zăreşte nimic. Vasele rămân pe loc până la ivirea zorilor spre a culege pe eventualii supravieţuitori. In haosul şi vacarmul acela numai o minune i-ar fi putut scăpa.

In zori de zi, câteva butoae, bucăţi de lemn şi o pată de ulei sunt ultimele rămăşite din tot ce a fost „Blairgowrie". Echipajul compus din 23 de oameni au pierit cu toţii.

Din nou se aud grozavele litere în număr de trei. Vasul spaniol „Achuri" şi-a pierdut cârma în apropiere de insula „Belle Ile". Situaţia lui e critică. Mai lipsesc ştiri dela un altul, numit „Cabo Creux".

Furtuna se întăreşte din ce în ce.

27 Februarie. Aceiaş vreme. Se navigă cu mare greutate ţinându-se mai mult la capă. Un semnal de ajutor a pornit dela vaporul norvegian „Stranna", tăcând apoi. Probabil că vântul i-a smuls antena. Primindu-se totuşi poziţia lui, ajutoarele au şi plecat la locul indicat.

MOMENTE CRITICE.

28 Februarie. Tempesta a ajuns la extrem, vântul întărindu-se la forţa 10 (scara Beaufort) „Carpaţi" se găseşte în plină Biscaia, cuvânt pronunţat cu oarecare teamă de cine o cunoaşte. Avem vântul de V.S.V.

Valuri mari trec peste tot vaporul. Flueratul antenei şi a sarturilor pare straniu. Bezna nopţii e luminată de spuma albă a valurilor cari mătură incontinuu puntea. Pe acolo nu se mai poate trece. Cine o face, are riscul de a fi luat de valuri. Vasul dă bande mari.

Pe puntea de comandă comandantul nedormit de zile întregi, neras, ud dela cap până în picioare, are privirea aţintită înainte. Vasul trebueşte manevrat cu mare atenţie spre a nu cădea între valuri. O avarie a cârmei în aceste momente, ne-ar pune pe toţi într'o situaţie critică. Se vorbeşte puţin. Atenţia încordată.

Comenzi scurte date ofiţerilor, sunt acoperite de huitul tempestei. Dedodată un val uriaş trece peste tot vaporul, chiar peste puntea de comandă şi coş.

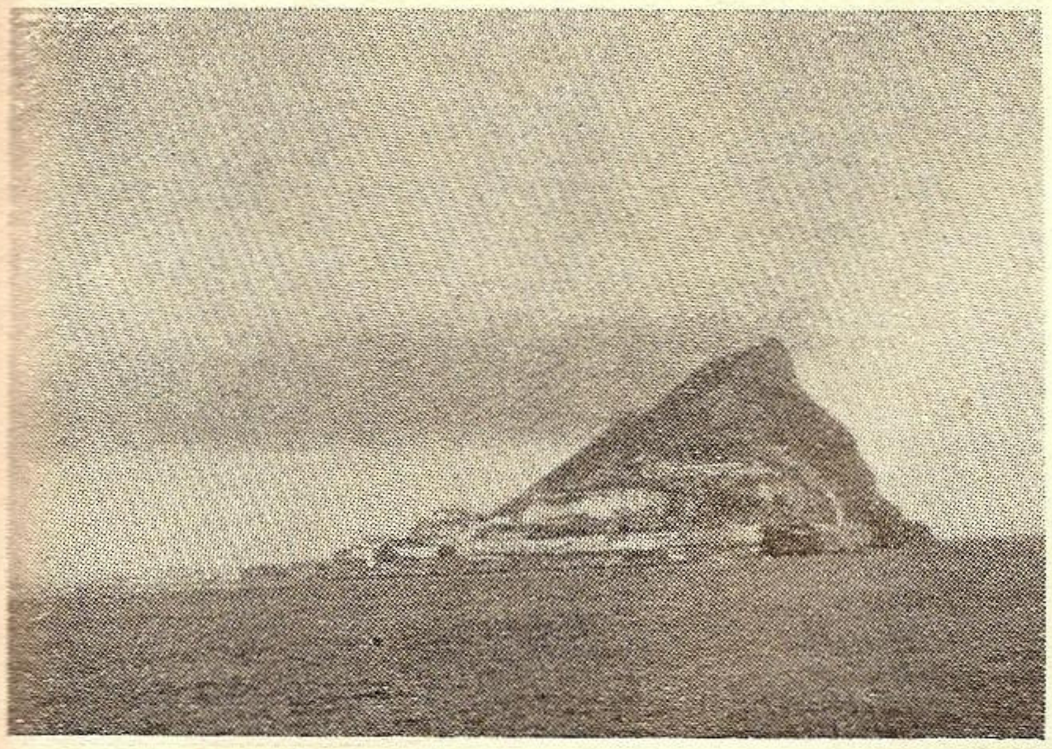
„Carpaţi" geme de lovitura primită, tot corpul îi trepidează căutând parcă a se scutura de povara primită în plus, a apei ce a inundat tot bordul. Valul a intrat şi la maşină. La căldări jos fochiştii lucrează în apă până la glezne.

In cabina de T. F. F. sunt recepţionate alte semnale de ajutor, transmise de o mână nervoasă. E cargobotul jugoslav „Bosanko"

care e în pericol mare. Poziţia pusă pe hartă indică o depărtare de 100 de mile mai la sud de noi. Nu-i putem fi de folos.

Vasul de pasageri german „Cordilliera", a plecat în ajutor.

Avem la bord sicriul cu fostul şef mecanic pe care îl ducem cu noi în ţară. — Coincidenţă. — Acum 29 de ani răposatul a fost luat în Biscaia de un val şi rearuncat la bord între vinciuri unde



Stânca-arici dela Gibraltar cu tunuri în loc de ţepi

a fost găsit a doua zi dimineaţă rănit şi în nesimţire. Aceasta se petrecuse pe s/s Bucureşti.

„Carpaţi" tremură de loviturile primite. Sunt valuri mari de ocean. Nu se poate dormi.

Toată noaptea durează aceasta.

1. Martie. Vremea se menţine la fel de rea, cu deosebire că la lumina zilei nu pare acelaş spectacol înfiorător ca noaptea.

Aflăm că „Bucegi" a avut în noaptea trecută o avarie la cârmă forţându-l a se reîntoarce înapoi în primul port mai apropiat, Falmouth, spre a-şi repara cârma acolo.

Tancul „Oltenia" se află la 60 de mile mai la nord de noi. Scurte convorbiri prin radio sunt schimbate. Pretutindeni, timpul rău.

Oboseala începe a se arăta pe faţa fiecăruia. Nopţi nedormite şi griji.

Un marinar îmi arată două mărţişoare pentru copii lui, două fetiţe cari aşteaptă pe tatăl lor plecat de mult de acasă.

Spre seară la ora 8, un vas englez „Harmonides" anunţă că are transmisia cârmei avariată. Roagă vasele să stea în ascultarea lui spre a-i veni în ajutor dacă i s'ar agrava situaţia. Suntem aproape de dânsul, gata de a interveni dacă echipajul s'ar afla în pericol. Luminile lui de poziţie se pot distinge în babordul nostru.

După câtva timp, ne comunică că a reuşit să-şi repare cârma, nemai având nevoe de ajutorul nostru.

Ne continuăm drumul înainte. Vremea se menţine tot rea. Spre miezul nopţii se aude ultimul S. O. S. lansat de cargobotul englez „Treneglos". Un vas în apropiere a plecat spre a-i da asistenţă.

Furtuna se menţine toată noaptea cu mare intensitate.

2 Martie. Vântul a mai scăzut puţin dar marea e încă montată. Sunt auzite convorbirile T. F. F. ale vaselor avariate şi a salvatoarelor, acei cioclii ai mărilor ce îşi duc cu satisfacţie prada lor sigură în porturile de adăpost.

După un comunicat englez nu a mai fost iarnă atât de aspră şi furtunoasă de vre-o 49 de ani încoace.

Spre seară vântul a stat complect. Inaintăm mai bine. Se văd luminile farului Villano depe coasta spaniolă.

3. Martie. Ne deşteptăm după un somn adânc şi binefăcător care ne-a lipsit de mult.

Un soare cald şi plăcut cum numai în Spania poate fi văzut, abate razele sale asupra noastră.

„Carpaţi" se leagănă greoiu de hula groasă a oceanului.

Pe coastă se văd catargele eşite din apă ale unei epave.

NOI FURTUNI ŞI ALTE GHINIOANE.

După trei zile de drum pe vreme frumoasă, trecând Gibraltarul în apropiere de Alger, suntem iar prada furtunii care ţinu trei zile. Iar două zile calme, ca apoi să întâmpinăm din nou una în apropiere de Malta, ţinând la capă vre-o două zile în şir. Era parcă făcut să nu avem linişte.

In Adriatică, marea se potoli complect, sosind în portul Veneţia după 24 zile de drum în loc de 17 cum se face în mod normal distanţa Gdynia-Veneţia.

In frumosul oraş italian vinul renumit „Chianti", ne desmorţi oare-cum din oboseala avută uitând şi de necazurile avute din timpul voiajului.

Terminând descărcarea, primim ordin de a ne reîntoarce în ocean din nou, cu destinaţia Bordeaux, spre a încărca mărfuri de acolo. Luăm din nou marea, bine-înţeles cu sicriul la bord.

Trecând coasta Siciliei suntem nevoiţi într'o noapte de a intra în port la Palermo spre a lăsa comandantul la spital spre a-i se face o intervenţie chirurgicală.

O întârziere numai de câte-va ore şi s'ar fi înregistrat o altă nenorocire la bord. După o staţionare de două zile plecăm mai înainte, cu comandantul în stare de convalescenţă.

Drumul spre Bordeaux, este relativ bun.

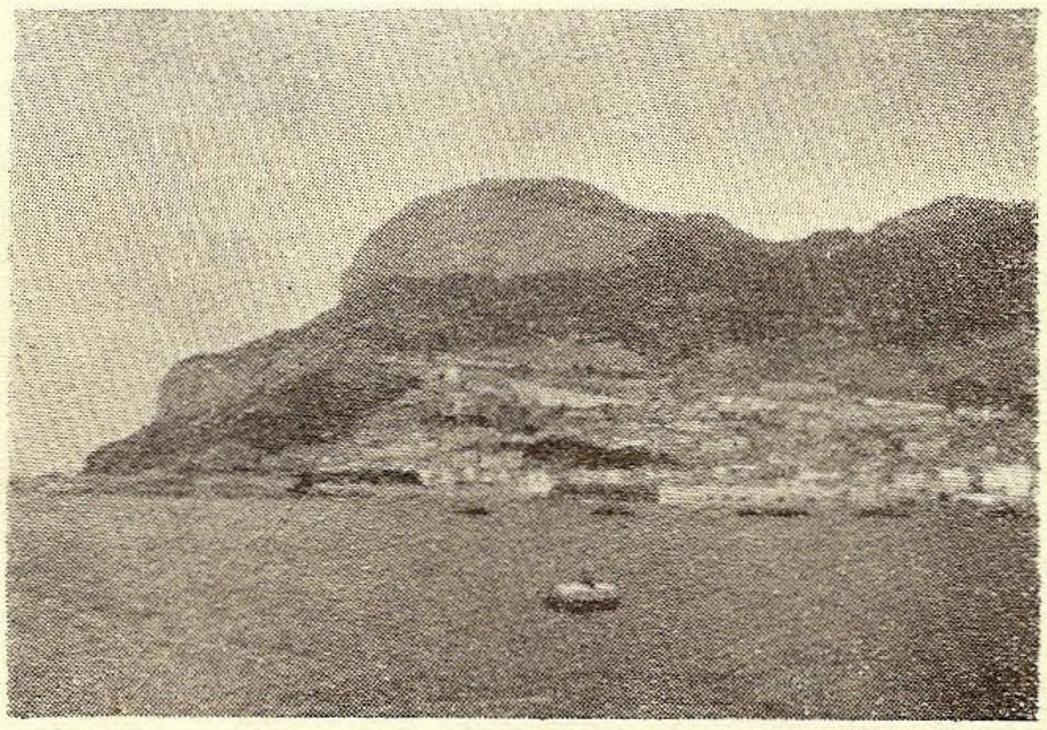
Terminând încărcarea ne întoarcem spre ţară cu escală la Marsilia, unde sosim în prima zi de Paşte, serbând-o cum putem mai bine la bord.

Insfârşit părăsim şi ultimul port cu destinaţia directă Constanţa.

Trecuţi de Corsica întâmpinăm încă o furtună care a durat două zile. Anemică, nu prea are efect asupra lui „Carpaţi" obişnuit şi oţelit parcă de atâta sgâlţuială suportată în ultimul timp.

Am trecut Bosforul eşind în Marea Neagră. E luna Mai, liniştită, care ne menajează.

Supapa de siguranţă dela coş revarsă din belşug presiunea în surplus din căldări. Fochiştii de jos nu mai pot fi opriţi, aruncând cu nerăbdare şi din belşug cărbuni în masivul de foc, spre a ajunge cât mai grabnic acasă, în patria care devine scumpă când eşti plecat departe de ea.



Portul Gibraltar.

Intrăm în port cu pavilionul lăsat în bernă şi cu fluerăturile grave ale sirenei care şi-a întărit şi ea tonul parcă.

Constanţa ne pare frumoasă, invitându-ne la o odihnă bine meritată ca apoi să pornim din nou la drum spre meleaguri străine, mereu pe ape, cum ni-e obiceiul, îndrăgind această mare cu toată răutatea ei.

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

15. IX. 1936 — 15. X. 1936

Au mai trecut 30 zile dela 15 Septembrie, data când am încheiat cronica numărului trecut, 30 de zile care, — cel puţin în ceeace priveşte evenimentele de ordin intern — părea să nu dea ocazia înregistrărei decât evenimentelor îmbucurătoare.

Timpul deşi timpuriu rece, s'a menţinut frumos spre folosul operaţiunilor din porturi.

Profitând de această vreme bună, o vie activitate s'a înregistrat în mai toate porturile noastre la mare şi Dunăre. In fruntea tuturor, a stat, ca totdeauna, Constanţa, care şi de data asta a lucrat intens la export.

Principalul produs de export eşit prin Constanţa, a fost tot petrolul. S'au exportat în Septembrie, circa 529.090 tone produse petrolifere diverse, adică cu vreo 57.000 tone mai mult ca în cursul lunei Septembrie.

In fruntea ţărilor stă Germania, Franţa, Italia şi Anglia.

Cerealele diverse, exportate în Septembrie, au atins cifra de circa 117.673 tone adică cu mult mai puţin decât în cursul lunei August.

Cauza scăderei o vom arăta mai departe.

Principala ţară importatoare a fost Anglia, şi apoi celelalte ţări nordice : Danemarca, Olanda, Belgia, Germania şi ceeace a fost mai curios, Italia şi Franţa.

Deşi sancţiunile economice s'au ridicat de mult, Italia s'a abţinut mult timp ca să-şi procure pentru nevoile ei, produse româneşti.

Franţa, deasemeni de foarte mult timp nu s'a mai îngrămădit să cumpere cereale dela noi.

Deaceia, mirarea a fost oarecum pe cât de mare, tot pe atât de plăcută, când s'a înregistrat aceste reveniri. Exportul în Franţa însă, a dat puţin de lucru tuturor, pentrucă spre a se conforma normelor de protecţie a pavilionului naţional, cumpărătorii au impus transportul cu nave franceze. Pavilionul francez este foarte rar şi slab reprezentat în portul nostru, aşa că a trebuit certificările căpităniei portului spre a se putea utiliza alte pavilioane în lipsa celui francez.

Exportul de produse lemnoase s'a cifrat la un total de circa 2.740.257 m.c.

Exportul de vite, a crescut în schimb, la 2150 capete faţă de 1800 la cât s'a cifrat în August, iar cel al păsărilor la circa 241.000 în comparaţie cu 118.000 în August.

In afară de exportul acestor principale produse ale noastre, face să menţionăm şi faptul că s'au mai exportat şi importante cantităţi de fructe proaspete şi uscate şi ouă.

Importul prin Constanţa cu care s'a soldat luna lui Septembrie, a fost constituit mai mult din cantităţi de coloniale, în special orez, cafea, cacao. Suma încasată de vama Constanţa pentru acest import, s'a cifrat la circa 10 milioane lei.

In ce priveşte porturile dunărene, traficul înregistrat, a fost superior faţă cu lunile din restul anului. Astfel, am avut de înregistrat, exportul unor însemnate cantităţi de cereale şi în care, ca şi în perioada de timp descrisă în numărul trecut, Brăila a rămas în primul loc. Comparativ cu anii trecuţi, s'a putut spune cu drept cuvânt, că Brăila şi-a adus aminte de vremurile ei glorioase de înaintea războiului.

Luna Septembrie s'a soldat cu un export de circa 210.074 tone diverse cereale, ceiace comparat cu cel al aceleaşi luni din 1933 (53.020 t.), 1934 (58.726 t.) şi 1935 (31.946 t.), înseamnă o prea frumoasă creştere.

Ţările destinatare ale acestui export, au fost Italia, Belgia, Anglia, Franţa, Danemarca, Germania.

Galaţii au lucrat mai puţin bine ca Brăila. Prin Galaţi s'a exportat în schimb mai multe produse lemnoase.

Putem spune că acest interval de timp, a fost cel mai bănos al anului şi ar fi fost şi mai bănos decât a fost, dacă nu am fi avut de înregistrat devalorizarea valutelor forte străine, care a produs pagube, panică şi o sistare expectativă a activităţii noastre economice.

In afară de aceasta, devalorizarea a produs şi pagube prin dezorganizarea transporturilor.

Multe vapoare cari au venit în porturile Constanţa, Brăila, Galaţi pentru a încărca, au pierdut zile întregi fără să încarce sau au plecat unele fără încărcătură.

Parcă nu ar fi fost destul pentru exportul ţării noastre, instabilitatea diverselor regimuri comerciale adoptate, ca să mai trebuiască să vină şi această pacoste a devalorizărei.

Reprezentanţii autorizaţi ai comerţului de export ale principalelor produse naţionale, petrol, cereale, lemnărie s'au întrunit chiar la începutul lui Oct. la bursa de mărfuri din Capitală spre a studia în comun situaţia ce le-a fost creată de devalorizarea francului francez şi elveţian, florinului olandez, coroanei cehe, etc.

S'au dat telegrame burselor respective cerându-se ca valoarea contractelor încheiate să fie sporită, dar majoritatea importatorilor străini, susţinuţi chiar de legaţiile respective dela noi au cerut executarea contractelor aşa cum au fost încheiate, fără să le pese că exportatorii pierd 40% din preţ.

Din desbaterile cari au fost, a reeşit că e datoria Statului să vină în ajutorul exportatorilor, reacţionând cu măsuri dela Stat la Stat.

Pentrucă am vorbit despre prejudiciile ce au fost aduse de către devalorizare, economiei noastre naţionale, să pomenim şi despre sforţările ce s'au depus, concomitent cu evenimentele aduse de către devalorizare, pentru organizarea economică a Micii Inţelegeri.

Astfel, la finele acestui interval de timp pe care-l rezumă cronica acestui număr, a avut loc la Bucureşti conferinţa consiliului economic al Micei Inţelegeri.

Acest comitet s'a întrunit în câteva şedinţe la Ministerul Comunicaţiilor, ratificând convenţia încheiată în 1935 între reprezentanţii întreprinderilor de navigaţie din cele 3 ţări şi propunând altă serie de convenţii privitoare la utilizarea personalului unei societăţi pe teritoriile celorlalte state, simplificarea formalităţilor de aprovizionare a vaselor, impunerile societăţilor de navigaţie, unificarea dreptului fluvial etc.

Cam în acelaş timp când a avut loc Conferinţa economică a Micei Inţelegeri, am mai avut de înregistrat şi congresul inginerilor. Este important să-l semnalăm pentrucă în moţiunea adoptată de congres, am găsit şi două importante chestiuni ce ne privesc direct : regimul navigaţiei la gurile Dunării şi punerea în valoare a reţelei hidrografice a Moldovei, Basarabiei şi Bucovinei.

In legătură cu prima chstiune, s'a cerut guvernului să întreprindă acţiunea necesară pentru desfiinţarea C. E. D., a cărei funcţionare atinge drepturile de suveranitate a ţărei şi prestigiul corpului technic românesc care posedă competenţa necesară ca să-i ia locul.

Puţin timp după formularea acestui deziderat al A.G.I.R.-ului, — şi anume la 13 Oct. — C.E.D. şi-a deschis şedinţele de toamnă la Galaţi sub preşedenţia delegatului Italiei. Intrucât conferinţa se va termina după 15 Oct., adică după data când se închide cronica acestui număr, ne vom ocupa în numărul viitor de rezultatele şi hotărîrile acestei sesiuni.

In legătură cu cea de a doua chestiune, congresul a ajuns la convingerea că statul trebue să acorde serviciul hidraulic şi al apelor, sumele necesare pentru complectarea studiilor în vederea întocmirei proectelor complexului de lucrări ce se leagă de navigabilitatea Prutului spre a se integra în viitorul cel mai apropiat în calea internaţională de apă între marea Neagră şi marea Baltică.

De altfel, această chestiune a mai fost atinsă în această perioadă de timp, şi anume spre finene lui Septembrie, de către preşedintele camerei de comerţ româno-polone din Varşovia venit în ţară la noi, şi care a arătat rolul mare pe care îl are România şi Polonia pentru tranzitul mărfurilor dinspre marea Neagră spre marea Baltică. Chestiunea legăturei dintre aceste două mări, prin legarea Vistulei cu Nistru s'a discutat chiar într'un consiliu de miniştri ţinut la începutul lui Octombrie.

Având a se ocupa de discuţiunile ce au avut loc în acel consiliu de miniştri despre această chestiune, presa, s'a manifestat contra acestei idei care va cere imense cheltueli.

Nimeni nu spune că economia naţională nu ar câştiga de pe urma realizărei acestei legături, dar când ai atâtea şi atâtea găuri de cârpit, care reclamă mult mai multă urgenţă, cum e de exemplu lucrările de amenajare a eşirei la mare, nave pentru S.M.R., bazin de radub, etc., e copilăresc să ne gândim deocamdată la realizarea legăturei între cele 2 mări.

După ce am vrobit de produsele de export, şi de sforţările ce se fac pentru a ne organiza acest export, să vorbim şi despre navele naţionale ce ar trebui să transporte aceste produse de export.

Astfel, că avem mare nevoe de a înlocui şi spori numărul navelor sub pavilion naţional, nu ne mai străduim să arătăm, pentrucă faptul e prea cunoscut. Ceeace trebue să arătăm, e înţelegerea pe care actuala conducere a ministerului de comunicaţii o are faţă de nevoile S. M. R.-ului. Spunem aceasta, pentrucă acest minister, primind noui oferte a unei case constructoare străine, pentru construirea a 2 cargo-uri, ele au fost cercetate cu mult interes. Poate că în cronica numărului viitor, vom putea informa mai precis cititorii noştri.

Cam în acelaş timp, la Port Said, vaporul *„Oituz"* al S.M.R.-ului nu a lipsit mult să fie distrus de incendiu. Din cauza unui scurt circuit, încărcătura de iută a luat foc. Cine e marinar ştie cum poate arde această încărcătură.

Cu toate măsurile luate, la timp şi cu energie, de către comandant şi echipaj şi cu toate pompele de incendiu ale portului, focul nu putea fi localizat şi ameninţa şi celelalte nave din port şi deaceia comandantul, d-l Petre Lateş, a eşit cu vaporul din port, prin propriile sale mijloace, şi l'a pus uşor pe uscat în apropiere de gura portului. Aci, după ce a încercat să localizeze din nou incendiul, închizând magaziile şi băgând în ele vapori de apă timp de 30 ore fără rezultat, a inundat magaziile, isbutind în fine să stingă incendiul. Apoi, tot singur, a eşit de pe uscat, a descărcat încărcătura, a vândut-o la licitaţie, a încărcat altă marfă, şi la 13 Oct. a sosit în Constanţa.

Cine a văzut vreodată un inecndiu la bordul unui vapor de marfă şi îşi dă prin urmare seama ce înseamnă acest lucru, va putea înţelege de câtă pricepere, sânge rece şi curaj, trebue să fi dat dovadă şi câtă muncă uriaşă trebue să fi depus omul acela care se numeşte comandantul Petre Lateş, ca şi ofiţerii şi echipajul din subordinele sale.

Autorităţile din Port Said şi marinarii celorlalte nave străine cari au văzut felul cum comandantul Lateş, cu magaziile în flăcări şi-a manevrat singur vaporul ca să-l salveze şi priceperea, devotamentul şi dragostea marinarilor români pentru comandantul şi pentru vasul lor, nu vor uita mult timp acest lucru.

M. S. Regele în discursul ţinut la 15 August cu ocazia serbărilor marinei, a anunţat înfiinţarea unei distincţiuni marinăreşti ; cea mai frumoasă inaugurare ce s'ar putea face acestei distincţiuni, ar fi acordarea ei comadantului P. Lateş şi echipajului.

Din cele arătate mai sus, aţi văzut ce stofă de calitate superioară a marinarul român. Şi ce puţin lucru primeşte în schimb. Liga Navală Română a decernat atât comandantului cât şi echipajului câte o diplomă pentru destoinicia şi devotamentul până la sacrificiu dovedit cu acest prilej.

Dacă aţi urmărit cronicele anterioare, veţi vedea de când se sbat aceşti oameni să li se fixeze în mod legal, definitiv şi omenesc situaţia lor, în cadrul celorlalte legiuiri ale muncei.

Să sperăm că în sesiunea de toamnă a acestui an, a corpurilor legiuitoare, să se treacă şi această lege de organizare a marinei comerciale pe care o aşteaptă toţi de atâta vreme şi a cărui lipsă ţine marinarii noştri într'o stare de veşnice nemulţumiri.

Aceste nemulţumiri, am avut să le înregistrăm şi în această perioadă de timp, atât la Dunăre cât şi la mare.

Şi la Constanţa, ca şi la Brăila, la începutul lui Octombrie, marinarii s'au întrunit, protestând din nou prin asociaţiile profesionale ale lor că, la Dunăre în special, se fac îmbarcări de personal străin în timp ce elementul românesc e sabotat, etc.

In legătură cu aceste nemulţumiri provocate de îmbarcări, e demn de înregistrat faptul plecărei la Geneva, a unei comisiuni compusă din marinari de meserie, ca să ia parte la conferinţa internaţională a muncei unde se discută acum chestiunea muncei marinarilor.

Desigur că delegaţii ce ne reprezintă, vor aduce cu ei multe din directivele înţelepte ale conferinţei şi focul sacru necesar ca legiuirile marinăreşti ce se pregătesc, să servească adevăratele interese marinăreşti ale capitalului şi muncei naţionale, în mod cât mai desăvârşit şi mai iute.

Tot în legătură cu personalul marinăresc, am mai avut de înregistrat şi examenele anuale de brevete maritime şi fluviale, ţinute la Constanţa şi Galaţi la 1 Octombrie şi al căror rezultate se pot vedea la pagina care cuprinde „Noutăţi şi informaţiuni".

Trecând acum la evenimentele ce privesc Marina Regală, se poate spune că acest interval de timp a fost acela care s'a caracterizat prin activitatea cea mai intensă.

Incepând din Maiu, toată vara s'a muncit instruindu-se echipagele, spre a ajunge în această perioadă, în care a trebuit să se vadă bilanţul acestei munci.

Astfel, am înregistrat trageri de calibru la mare şi la Dunăre, lansări de torpile şi manevre navale şi combinate la Dunăre şi mare, cari au permis autorităţilor superioare să constate pregătirea ofiţerilor şi echipajelor, şi să tragă învăţăminte.

Să trecem acum la evenimentele de ordin extern.

Febra înarmărilor navale s'a accentuat în toate ţările, mai mult chiar decât în perioada de timp rezumate în numărul trecut.

Şantierele navale ale Angliei şi Germaniei, mai mult decât oricare altele, sunt cele ce au continuat să înghită enorme sume de bani pentru construcţiile de nave, grăbite parcă să nu piardă o zi degeaba.

Ajutate de progresele technice, timpul de construcţie a ajuns azi la jumătate

Dar, odată cu înarmările, Anglia a lucrat intens şi pe tărâmul diplomatic. Astfel, s'a avut de înregistrat discuţiile ce s'au dus cu ţările baltice, nordice şi U. R. S. S. pentru extinderea clauzelor tratatului naval dela Londra şi marinelor respective.

Ideia unui nou tratat naval anglo-sovietic, a indispus însă mult Germania, ceeace a prilejuit un schimb de note, fără să se ajungă încă la un rezultat.

Comitetul acela de neintervenţie în Spania, se pare că s'a născut mort. Călcările acordului încheiat de el, la început puţine şi timide, au început să se înmulţească, ameninţând existenţa acordului.

Se pare că U. R. S. S. vrea să intervină direct şi pe faţă în Spania. Ajutoarele, vor veni pe mare. Işi dă oricine seama deci, despre concesinţele ce le-ar avea vizita unui vapor sovietic încărcat cu armament pentru guvernamentalii spanioli, de către un vapor de război, nu aparţinând naţionaliştilor spanioli, — pentrucă din paginele acestui număr aţi putut vedea care este situaţia flotei spaniole, ci Italiei sau Germaniei, direct interesate în victoria fascismului în Spania.

Din nou, se pare că isbucnirea războiului atârnă de primele lovituri de tun trase pe Mediterana.

MIRTH.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din străinătate

GERMANIA.

☐ Revista engleză *The Shipbuilder* a publicat de curând interesante informaţiuni asupra caracteristicelor chiurasatelor *Scharnhorst* şi *Gneisenau* care au fost puse în construcţie în 1935.

Armamentul se compune din trei turele triple de 280 m/m dispuse una în prova şi două în pupa ; patru turele triple de 150 m/m câte două în fiecare bord ; două grupe a patru tuburi lans torpile pe punte ; două grupe a patru tunuri şi mitraliere A. A. ; două catapulte pentru lansarea a patru hidroavioane. Grosimile chiurasei variază între 50 m/m şi 305 m/m. Putere motrice 150.000 H. P. furnizată de patru turbine, viteză 32 noduri ; deplasament 27.700 tone, lungime 213.50 m., lăţime 30,8 m., pescaj 8.30 m. Repartiţia greutăţilor : coca 7000 t., protecţia 12.500 t., armament 2.760 t., aparatul motor 3.000 t., adică greutatea afectată armamentului e inferioară celei de pe Dunkerque — nava de linie franceză.

☐ La 3 Oct. la Wilhelmshaven s'a lansat *Scharnhorst,* primul din cele două chiurasate de 27.000 tone. Au luat parte la această lansare, amiralul v. Raeder.

☐ La începutul lui Otcombrie s'a produs o mişcare în repartiţia forţelor navale germane aflate în porturile spaniole. *Astfel Leipzig* şi *Jaguar* au fost înlocuite prin *Deutschland* şi *Köln* iar *Nürnberg, Amiral von Spee, Iltis, Tiger, Möwe,* şi *Greif* prin *Amiral Scheer, Seeadler, Luchs* şi *Leopard.*

☐ Din cauza desvoltărei rapide a flotei în Germania s'a simţit foarte mult lipsa de ofiţeri, în special în grade de căpitani şi Lt. comandori, şi deaceia promoţiile tinere au avansat foarte iute. Distrugătoarele sunt comandate de lt. comandori cari abia au trecut peste 30 ani.

Din cauza acestei lipse, s'a simţit nevoia să se recheme în serviciu un număr de ofiţeri trecuţi în rezervă sau chiar în retragere deacum 16 ani, şi cari au primit funcţiuni la uscat.

FRANŢA

☐ *Noua* navă de linie franceză *Dunkerque* a făcut la 20 Sept. noi probe de viteză în care s'au înregistrat viteze superioare cele contractuale. In prezent, se lucrează la montarea artileriei şi instalaţiunilor de conducerea tragerei (Le Y. No. 2791).

☐ In Franţa s'a creat de curând — la 15 Oct. — *Colegiul de înalte studii de apărare naţională.*

Scopul acestui înalt colegiu e de a forma o elită de ofiţeri cunoscători perfecţi ai tuturor problemelor de război terestru, maritim şi aerian, de a face legătura între ele şi de a familiariza pe anumiţi înalţi funcţionari ai diverselor departamente civile cu chestiuni de strategie generală.

Prin urmare, se va preda în acest înalt colegiu, două feluri de studii : Studii de ordin general prin care ofiţerii şi funcţionarii superiori civili vor face cunoştinţă cu problemele mari generale de ordin politic financiar, economic, demografic, etc. în legătură cu apărarea naţională în timp de pace şi război şi studii militare privitoare la problemele de strategie naţională în legătură cu chestiunile economice, politice, etc.

Cursurile vor fi urmate de către colonei şi lt. colonei brevetaţi de Stat Major din diferite arme şi funcţionari superiori delegaţi ai ministerelor : interne, externe, finanţe, educaţie naţională, economie naţională, lucrări publice, comerţ, agricultură, colonii, poştă. Direcţia colegiului e asigurată de către un consiliu compus din şefii de Stat Major ai armatei de uscat, marinei, aviaţiei şi directorul învăţământului superior din ministerul educaţiei naţionale. Directorul este ales pe rând printre ofiţerii generali de divizie (vice amirali) din armata de uscat, aer, marină, şi asistat de doi ofiţeri generali din celelalte două arme. Primul director a fost numit vice amiralul *Castex.* (Le Y. No. 2093).

☐ Vechea navă de linie actuală, *Jean Bart* şi-a schimbat numele dela 1 Oct. în *Ocean.* Aceasta spre a se putea da numele Jean Bart, celei de a doua navă de linie de 35.000 t. care se va pune curând în construcţie. (Le Y. No. 279).

ANGLIA.

☐ Chiurasatul *Royal-Oak* care a fost de curând renovat a înlocuit de curând pe *Royal Sovereign* ca vas amiral a diviziunei II-a de linie în flota din M. Nordului.

Hood, a devenit nava amiral a crucişetoarelor de luptă din Mediterana.

ITALIA.

☐Se ştie că noul tratat naval, prevede clauză că la punerea în construcţie a unor categorii de nave să se anunţe într'un anumit termen şi celelalte state. Se pare că Italia intenţionează să nu-şi mai anunţe nimănui punerea în şantier a nouilor construcţii, pentrucă nu a semnat tratatul naval dela Londra.

POLONIA.

☐ Distrugătorul *Blyskawica* a fost lansat la *Cowes* la 1 Octombrie. Este acelaş tip ca *Grom,* lansat în Iulie. Are 2200 tone, 7 tunuri de 120 m/m. Viteza 39 noduri.

JUGOSLAVIA

☐ La şantierele Loire, s'a comandat un distrugător de 1210 tone.

JAPONIA

☐ Recordul mondial de viteză pentru tancuri îl deţine Japonia care dispune de asemenea nave ce fac 19 noduri fără încărcătură şi 18 noduri cu încărcătură. (J. d. l. M. m. No. 912).

TURCIA

☐ In traficul portului Istambul, România deţine locul IV, adică după Italia şi înaintea Germaniei .

Din ţară

La 1 Octombrie s'au ţinut la Galaţi şi Constanţa examenele pentru obţinerea brevetelor la mare şi Dunăre. Au fost declaraţi reuşiţi şi deci au obţinut brevete cei arătaţi mai jos.

LA MARE :

Căpitani de cabotaj, Demetrescu Petre şi Al. Apostoaia ; *ofiţeri cl. II-a,* Erceanu Dumitru, Ionescu Virgil, Drăguşin Romeo, Poenaru Constantin, Cucu Starostescu ; *ofiţeri provizorii,* Ştefănescu Miron, Titorian Ovidiu, Cristide Titus, Gheorghiu Gh., Neagu

Mircea, Eftimescu Ştefan, Stănescu Titus ; *mecanici auxiliari,* Anuniu Petrache, Nistor Ştefan, Lăpuşte David, Stanulea Gheorghe ; *radiotelegrafişti,* Şt. Ion şi Mateescu Ion clasa I-a, Emilian Gheorghe şi Dumitrescu Corneliu clasa II-a ; *submecanici,* Cojocaru Dumitru, Iordănescu Dumitru, Stratulat Ion, Abramov Ion, Ionescu Filip, Covaleov Petre, Enăchescu Ion, Panait Constantinescu, Manoilă Gheorghe, Călin Marin, Şerbănescu Niculae, Bucur Ion, Parasca Gheorghe, Poşerba Ion, Stanciu Romulus, Georgescu Traian, Covaci Dionise, Măciuceanu Aurel, Sufragiu Gheorghe şi Bacevanov Boris.

LA DUNĂRE :

Căpitani fluviali au reuşit : Leontin Rogobete, Stănică Stoica, Teodorescu Pascu.

Ofiţeri fluviali : Gheorghe Savici, Ganea Nicolae, Balaban Iremia, Dan Cristea, Constantin D. Ioan, Ienea Bratu.

Piloţi : Vasiliu Nicolae, Aldea Vasile, Geoară Gheorghe, Boancă Gheorghe, Ştefan Vasile, Ion C. Nicolae, Letinca Marin, Boţoacă Dumitru, Lefter Sarău, Lazăr Anastasiu.

Mecanici : Luţă Oprea, Secară Gheorghe, Icki Vicens, Dumitru N. Ponu, Ştefan Ştefan.

Sub-mecanici : Patrichi Gheorghe, Stănciulescu Nicolae, C. Alexandrescu, C. Diaconescu, Gheorghe Albu, Vârlan Constantin, Teodor Tudose, Stan Ion, Lungu Gheorghe, Corcea Mihai, Stan Constantin, Macovei Gheorghe, Dogaru Ioan, Barbălată Nicolae, Mihăilescu Dumitru.

☐ Expoziţia marinărească din Bucureşti, care trebuia să se închidă la 19 Oct. a. c., a fost prelungită până la 1 Nov. a. c. când se va închide.

☐ Cu ocazia expoziţiei marinăreşti, direcţia generală a P.T.T. a pus în vânzare o serie de mărci poştale comemorative, reprezentând submarinul *„Delfinul"*, bricul *„Mircea"* şi o navă S. M. R. Păcat că emisiunea a fost prea mică.

☐ Delegaţii români la Conferinţa internaţională a muncei marinarilor, cari au plecat la Geneva, sunt : C. Amiral (R.) Negru N., C-dor (R.) Păiş N., C-dor Dragalina V., şi marinar Stancu Marinică.

Cu ocazia aniversării a 43 ani dela naşterea M. Sale Regelui Carol II-lea s'a trimis următoarea telegramă :

MAJESTAŢII SALE REGELUI CAROL II

Sinaia

Membrii Ligii Navale Române prin mine respectos felicită pe Majestatea Voastră de ziua naşterii, urându-vă ani mulţi cu sănătate pentru fericirea Neamului şi a întregei suflări marinăreşti.

Vice-Preşedinte al L. N. R.
Amiral COANDĂ I.

La care M. S. a răspuns :

AMIRAL COANDĂ I.

Bucureşti

— Castelul Peleş-Sinaia — 17-X-936.

Mulţumesc L. N. R. pentru frumoasele urări.

CAROL
Rege al României

☐ La 27 Septembrie au avut loc la Napoli campionatele Europei de *Star-uri.* La aceste campionate a participat şi un echipaj românesc, compus din Cpt. *Bercea Alex.* şi *Lt. Stoian Filip* cu star-ul *Bâtlan,* clasându-se în locul 11 din 13 concurenţi, totalizând 23 puncte. Primul loc fiind câştigat de germani, în anul viitor, campionatele vor avea loc la *Kiel.*

Clasamentul nu oglindeşte valoarea reală a elementului uman, ci a celui material, faţă de care cea mai valoroasă conducere nu poate face nimic.

☐ Se ştie, că Ministerul de Comunicaţii, intenţiona să creeze o Şcoală Navală care să pregătească vitori ofiţeri pentru Marina Comercială.

M. S. Regele nefiind de acord cu principiile de bază ale acestei şcoli, deschiderea ei s'a amânat până la întocmirea unui nou proect.

Ministerul de Comunicaţii şi-a fixat normele, care sunt cele de mai jos. Rămâne acum ca şi Marina Regală să şi le formuleze pe ale ei, după care să se păşească la alcătuirea proectului ce va fi supus în ultimă instanţă Inaltei opiniuni a M. S. Regelui.

1. Şcoala se va înfiinţa la Constanţa şi va forma două categorii de ofiţeri, şi anume :

Ofiţeri în Marina Regală. Ofiţeri în Marina Comercială.

2. Ţinând samă de specialităţile existente atât în Marina Regală, cât şi în Marina Comercială, elevii din cele două categorii, arătate la punctul 1, vor trebui să fie împărţiţi în următoarele specialităţi :

Pentru Marina Regală :

Ofiţeri de punte. Ofiţeri mecanici.

Pentru Marina Comercială :

Ofiţeri de punte, ofiţeri mecanici, ofiţeri radiotelegrafişti, ofiţeri agenţi şi comisari de bord.

3. Scopul şcoalei este de a forma elemente bine pregătite, atât din punct de vedere al cunoştinţelor generale şi de specialitate, cât şi din punct de vedere educativ.

Condiţiuni de intrare în şcoală.

1. Admiterea în şcoală trebue să se facă în urma unui examen.

2. Candidaţii pentru a se putea prezenta la examen trebue să îndeplinească următoarele condiţiuni :

a) Să aibă vârsta de minimum 14 ani şi maximum 17 ani. b) Să fie cetăţean român. c) Să aibă purtare bună. d) Să se bucure de o sănătate perfectă, şi să nui aibă nici un fel de infirmitate. e) Să fie absolvent exclusiv a cel puţin 4 clase de liceu, neadmiţându-se candidaţi care au şcoli echivalente cu 4 clase de liceu. f) Să aibă consimţământul părinţilor de a urma şcoala.

Funcţia Şcoalei.

1. Şcoala va funcţiona la Constanţa, iar durata cursurilor să fie de 7 ani.

2. Din punct de vedere al cunoştinţelor ce elevii trebue să şi le insuşească, cei 7 ani de şcoală se vor împărţi în două perioade şi anume : a) Prima perioadă pe 4 ani. b) A doua perioadă pe restul de 3 ani.

3. Prima perioadă de 4 ani, va forma aşa zisul liceu maritim.

In această period. elevii vor face absolut toate cursurile de liceu, prevăzute în programele analitice ale liceelor de stat, pentru clasele V, VI, VII şi VIII-a.

La sfârşitul acestei perioade, elevii vor trebui să treacă examenul de bacalaureat, în condiţiunile prevăzute în legea învăţământului secundar.

Pentru a-şi justifica numele de liceu maritim, în programele analitice însă, se va intercala şi oarecari cursuri de cunoştinţi generale marinăreşti, ca : noţiuni de manevre, greement, matelotaj, semnalizări, etc.

4. A doua perioadă de 3 ani va forma şcoala navală propriu zisă.

Această perioadă va fi făcută după aceleiaşi norme care există în prezent pentru celelalte şcoli militare de : artilerie, geniu, infanterie, aviaţie, etc.

In aceste condiţiuni deci, faţă cu regimul actual anul al V-lea al Şcoalei navale corespunzând cu anul I-iu al celorlalte şcoli militare, elevii din acest an trebue să facă cursuri comune la Bucureşti, împreună cu elevii din celelalte arme.

Restul de 2 ani elevii îl vor continua la Constanţa.

5. Durata cursurilor, precum şi vacanţele şcolare în perioada de patru ani, se vor fixa după aceleaşi norme ca şi elevilor din liceele de stat.

6. Durata cursurilor, concediile şi practica elevilor din a II-a perioada de 3 ani, se va fixa după regimul care există în prezent, pentru actuala Şcoală navală.

Plasarea celor care au absolvit şcoala.

1. La terminarea şcoalei, toţi elevii absolvenţi vor fi înaintaţi la gradul de sub-locotenenţi în Marină.

2. După dobândirea gradului, nouii sub-locotenenţi trebue să facă un stagiu de un an în Marina Regală, după care timp, sub-locotenenţii care au fost destinaţi dela început pentru Marina Comercială, să fie trecuţi în cadrele de rezervă ale Marinei Regale.

3. Plasarea la vasele comerciale, a celor care au fost trecuţi în cadrele de rezervă ale Marinei Regale, să fie obligatorie pentru stat.

In acest scop, la primirea lor în şcoală, numărul elevilor pentru marina comercială, să fie fixat în funcţiune de necesităţile prezente şi mai ales de necesităţile viitoare, cu privire la personalul ofiţeresc ce trebue ambarcat pe vasele comerciale.

In consecinţă, programul naval al Marinei Comerciale trebue ţinut tot timpul în evidenţă.

4. Având în vedere că în prezent salariile ofiţerilor din Marina Comercială sunt foarte mici, şi ţinând seamă că viitori ofiţeri comerciali se vor recruta exact în aceleaşi condiţiuni ca şi ofiţerii din Marina Regală, este echitabil ca odată cu plasarea lor la vasele comerciale, aceşti ofiţeri să primească aceleaşi salarii ca şi camarazii lor din Marina Regală.

Dispoziţiuni speciale.

1. Intrucât în primii patru ani de şcoală, elevilor li se predă aceleaşi cunoştinţe ca şi elevilor din cursul superior de liceu, este nevoe ca aşa zisul liceu maritim să fie recunoscut de stat (statizat).

Formalităţile necesare pentru această chestiune trebuesc îndeplinite din timp, odată cu înfiinţarea şcoalei.

2. In timpul şcoalei, toţi elevii trebue să fie interni.

Toate cheltuielile pentru cazarea şi întreţinerea elevilor trebue să fie suportate de stat.

3. Atât în şcoală, cât şi în afară de şcoală, indirect dacă sunt destinaţi pentru Marina Regală sau pentru Marina Comercială, elevii trebuesc supuşi unui regim militar, căutând a li se face o educaţiune militărească cât mai desăvârşită.

4. Pentru primii patru ani de şcoală, predarea cursurilor trebue făcută numai de profesori de liceu, definitivi, cu excepţie cursurilor de cunoştinţi generale marinăreşti, cari se vor preda ofiţeri de marină.

Pentru restul de 3 ani, predarea cursurilor se va face cu profesori militari, ingineri, etc. după acelaş sistem ca şi cel actual.

5. Trebue să se hotărască care anume Minister va plăti pe profesorii şcoalei, civili sau militari, precum şi modul de numire al acestor profesori.

6. Chestiunea cazărei elevilor, a sălilor de studii, etc. necesitând un local încăpător, trebue să se ţină seamă de acest lucru, pentru a se studia dacă actualul local al şcoalei navale este suficient.

7. Având în vedere că durata şcoalei este de 7 ani trebue studiată deasemenea chestiunea utilajului acestei şcoli.

Dela an la an, efectivul şcoalei mărindu-se în mod apreciabil, trebue să se ţină seamă de mobilierul necesar dormitoarelor, sălilor de clasă, sălilor de gimnastică, sălilor de mese, bucătării, etc.

Mai mult de jumătate din timpul petrecut în şcoală, elevii trebuind să urmeze cursuri liceale, este nevoe ca şcoala să fie înzestrată cu laboratoare şi cu tot inventarul de studii necesar.

† Comandorul Jean Mihail

Liga Navală e din nou îndurerată de stingerea năprasnică, prin accident, a unuia din cei mai iubiţi membrii ai ei.

Promovat ofiţer în 1897 şeful promoţiei sale, a terminat tot în frunte şcoala de aplicaţie şi a urcat cu paşi siguri toate treptele erarhiei militare.

Distins ofiţer al marinei militare, şi-a încheiat cariera tot cu destincţie la Serviciul Maritim Român, începând prin comanda unui carcgobot şi încheiând prin a fi inspectorul vapoarelor S. M. R. De aci, a trecut în fruntea unei societăţi de navigaţie românească, pe care cu toată priceperea sa nu a putut să o salveze de criza generală.

Dacă e regretat atât de camarazii din Marina Regală, cât şi de cei din S. M. R., această se datoreşte nu numai calităţilor sale de ordin technic, cât mai ales sufletului său.

Era poreclit *„Şeful“*, nu pentru că fusese şeful promoţiei, ci pentru că era totdeauna în fruntea camarazilor, unii mai vechi ca el, indiferent de promoţie, atunci când era vorba de o iniţiativă frumoasă, sărbătorirea cuiva, omagierea unui şef, comemorarea unei date, etc. Excelent povestitor şi antrenor, toţi alergam în jurul *„şefului“*, ca albinele în jurul reginei, înflăcărându-ne la glasul lui dulce ca mierea, care radia tot ce mintea lui ageră scânteia şi inima lui bună pulsa.

Ca şef, şi în special ca inspector, ştia să împartă dreptatea printre oropsiţii societăţii cari se chiamă marinari. Le aprecia istovitoarea muncă şi chinuitoarea viaţă, luptând pentru cei mici, pentru uşurarea necazurilor lor.

A fost într'un cuvânt *„Şeful“*, aşa cum numai în cărţi se găseşte, o împletitură de bunăvoinţă cu fermitate, veselie cu seriozitate, energie şi calm, buchet de calităţi legate cu panglica dragostei, — dragoste faţă de camarazi, prieteni, carieră, ţară.

Domnul să-I odihnească !

Recenzii

B. M. POCH-DUCO : *Perigrinări marine,* note de călătorie. Autorul redă într'un stil uşor, intim, viaţa liberă de hoinar trăită pe un vapor grecesc, plecând din Brăila şi ajungând la Roterdam, cu opriri la Zeos, unde parte din echipaj se schimbă, la Oran, Gibraltar şi Amsterdam.

Atât impresiile din larg, cât şi viaţa de pe bord şi cea din porturi e zugrăvită cu un realism în care frumosul înălţător se îmbină cu urâtul înjositor. Pe lângă zile minunate, apar şi nopţi întunecate de urgia tempestelor ; prietenii sublime alături de orgii desgustătoare prin tavernele Schiedamului.

E o „confesiune", cum modest însuşi autorul o spune, care poate schimba multora părerea greşită despre marinari.

Dela Serbările Marinei

Au mai contribuit la serbările marinei următoarele căpităniі de porturi :

ORŞOVA, unde ca în toţi anii mulţumită iniţiativei d-lui Lt. Comandor *Andrei Ioan,* căpitanul portului şi inimosului concurs dat de d-l Căp. Comandor *I. Al. Petrescu Malcoci,* şeful serviciului de navigaţie al Adm. Porţilor de fer, care a donat 1000 lei şi a pus la dispoziţie şalupele serviciului; d. Inspector *Karol Kner,* reprezentantul soc. de navigaţie M. F. T. R. care a pus gratuit la dispoziţie un remorcher; d-l *Mihailovici Demeter,* Inspector al soc. de navigaţie D.D.S.G. care a oferit două şlepuri; d-l Colonel *Darie Rădulescu,* Comandantul Reg. 94 Infanterie care a oferit muzica, *Mogoş Ion,* ofiţer de port şi *Paliu C.,* agent de port, cari au contribuit la desăvârşirea programului.

Dragostea pentru marina română a adunat toate personalităţile din fruntea instituţiilor în legătură cu apa, cari au alcătuit un minunat program în care s'au pomenit eroii marinari, s'a făcut o procesiune la cimitirul eroilor, excursia pe Dunăre, serbare pe şlepuri, etc.

Rezultatul material a fost la înălţimea celui moral, cu un venit brut de 26.600 lei, venit net 17.000 lei din care 5.100 lei s'au dat cercetaşilor marinari şi de uscat, iar 11.900 lei s'au trimis centralei Ligei Navale.

Leova, 164 lei prin d. Manu Ion ; *Turtucaia,* 653 lei prin d. S. Constantinescu; *Cetatea-Dolj,* 700 lei prin d. H. Predescu ; *Vâlcov,* 1.750 lei prin d. Lungu Vasile ; *Cerna-Vodă,* 355 lei prin d. Dumitrescu St.

GARNIZOANE : *Bazargic* 1132 ; *Craiova* 1675 ; *Timişoara* 8441 prin d. Col. Albarce ; *Bistriţa* 1728 prin d. Col. Costescu ; *Piteşti* 1640 prin d. general Popovici ; *Braşov* 300 prin d. Col. Darian ; *Satu-Mare* prin d. General Coroianu ; *Slatina* 36 ; *Miercurea-Ciulc* 877 prin d. Maior Buleu ; *Orheiu* 2122 prin d. Lt.-Co. Cilibia ; *Tighina* 1080 prin d. Col. Filip ; *Piatra-Neamţ* 1460 prin d. Col. Manoliu ; *Fălticeni* 1524 prin prin d. V. Chiurea şi Lt. Worşovsk ; *Ploeşti* 2283 prin d. Col. Ciocâlteu ; *Oradia-Mare* 7000 prin Divizia XVII Inf. prin d. Col. Predan ; *R.-Vâlcea* 3225 ; *Cluj* 1523 ; *Dorohoi* 1119 prin d. Col. Bontaş ; *Bacău* 1004 prin d. Căp. Banta ; *Soroca* 1004 prin d. A. Mazuc şi Căp. Apostolescu ; *Vaslui* 600 prin Căp. Cârcioavă ; *Lugoj* 220 : *Sighet* 446 ; *Turda* 266 prin d. Col. Ionescu ; *Suceava* 696 prin d. Col. Apostolescu ; *Roman* 1185 prin d. Col. Fara ; *Hotin* 210.

PAROHII : Sf. Gheorghe-Vechi *Bucureşti* 230 ; Priponeşti *(Tutova)* 63 ; Surdila-Greci *(Brăila)* 90 ; Poenarii-Burchi *(Prohova)* 250 ; Ponore *(Turda)* 30 ; Sf. Vineri *(Ploeşti)* 250 ; Sf. Haralambie *(Chişinău)* 42 ; Cârlomăneşti *(Tutova)* 120 ; Izvoarele *(Dâmboviţa)* ; Rohman *(Tulcea)* 340 ; Slava Rusă *(Tulcea)* 100 ; Râmnicelu *(Brăila)* 100 ; Parepa *(Prahova)* 100 ; Toporu *(Vlaşca)* 30 ; Buduş *(Năsăud)* 40 ; Sf. Vasile *(Ploeşti)* 200 ; Tomai *(Tighina)* 120 ; Fundulea *(Ilfov)* 100 ; Precupeţii-Noui *(Bucureşti)* 736 ; Sf. Dumitru *(Tecuci)* 70 ; Apodia *(Caraş)* 70 ; Sf-ţii Voevozi *(Ploeşti)* 160 ; Roseşti *(Fălciu)* 50 ; Frunţişeni *(Tutova)* 112 ; Suatu *(Cluj)* 32 ; Brebu *(Prahova)* 57 ; Bereeni *(Prahova)* 40 ; Sf. Mina Vergu *(Bucureşti)* 60 ; Petreşti *(Bacău)* 550 ; Apostolache *(Prahova)* 52 ; Ciobuciu 164 ; Toraclia *(Tighina)* 100 ; Amara *(R.-Sărat)* 100 ; *(Tighina)* 25 ; Sudriaş-Jupani *(Severin)* 97 ; Regina Elisabeta *(Tulcea)* 34 ; Alimonu *(Constanţa)* 36 ; Sf. Vineri *(Galaţi)* 100 ; Sf. Ioan *(Văleni de Munte)* 75 ; Tinca *(Bihor)* 100 ; Tămădău *(Ilfov)* 100 ; Pogana *(Tutova)* 55 ; Păuneşti *(Putna)* 80 ; Biserica Tuturor Sfinţilor *(Chişinău)* 60 ; Macovişte *(Caraş)* 186 ; Batogu *(Brăila)* 147 ; Bertea II *(Prahova)* 60 ; Adormirea *(Câmpina)* 50.

PARTICULARI : *Ştefan Bălanu,* învăţător în com. Albeşti *(Fălciu)* 160 ; *Com. Govora (Vâlcea)* 515 ; *Echipa Regală* din Com. Largu *(Buzău)* 170 ; *Căminul Cultural* Urlaţi *(Huşi)* 40 ; *Căminul Cultural* Câmpeni *(Brăila)* 100.

Activitatea L. N. R. secţia C.-Albă

— In cele două luni de vară, Iulie şi August —

Pentru lunile Iulie şi August, în scop de a se răspândi cât mai mult sportul nautic, în staţiunile balneare de pe litoralul Basarabean cuprins de Marea Nagră, *Liga Navală* a organizat diferite croaziere, cu cutterile pe Marea Neagră, iar în ziua de 22 Iulie a. c. orele 8 dimineaţa baleniera „Crinul" sub conducerea d-lui Mihail Vinţicoschi, având un echipagiu de 10 persoane, tineri membri şi anume : Maxutenco Vasile, Bălan Ioan, Coev Arcadie, Drăghici Igor, Grişcov Valentin, Harmsen Alexe, Prohorov Boris, Rogojinschi Victor, Borozovschi Valerian şi Tunschi Mihail, au părăsit portul Cetatea Albă, plecând într'o excursie de perfecţionare pe Marea Neagră. In ziua de 23 Iulie a ancorat la staţiunea balneară Budachi Cordon, unde a luat parte la concursurile de înot, woleybal, atletism, trageri la tir, ştafetă combinată şi canotaj, organizate de către regionala O. N. E. F., în zilele de 25, 26 şi 27 Iulie, iar în ziua de 28 Iulie a. c. s'au împărţit premiile, echipajului Crinului obţinând 56 premii din 71 oferite pentru concursurile la cari au participat.

Pentru ziua de 1 August, baleniera trebuind să se înapoeze la Cetatea Albă, în seara zilei de 30 Iulie, orele 23,30, pe o briză uşoară a părăsit Cordonul plecând spre Cetatea Albă, având pe bord şi pe d-l Const. Ungureanu secretarul secţiunii.

Cum toată noaptea a bătut un vânt nefavorabil, baleniera a parcurs distanţa dela Budachi până la Bugaz mai mult în volte, ţinându-se tot timpul nopţei la o distanţă de câţiva Klm de ţărm, din cauza năvoadelor pescăreşti, iar a doua zi dimineaţa la orele 8,35, vasul a intrat în portul Bugaz, unde plecând mai departe a ajuns la Cetatea Albă, la orele 10,20 dimineaţa.

In ziua de 7 August 6 cuttere de ale Ligei şi anume : *„Zefirul"* proprietatea d-lui Gabriel Bărgăuanu, condus de proprietar, având următorul echipagiu : Dr. Gh. Radu, Inginer Emilian Ion, avocat Leova Steiberg şi M. Fuchelman, *„Ninpha"* proprietatea Ligei, condus de d-l Mihail Ruta, având echipagiu : Mihail Melnicov, N. Ceaicovschi şi Gh. Melnicov, *„Meduana"* proprietatea domnului Leonid Maximov, condus de proprietar, având echipagiu pe d-nii : Anatolie Ivanov, S. Staranchevici, Al. Voicu, I. Voiţitchi şi N. Fich, *„Olimpiada"* proprietatea domnului Serghei Iusipenco, având echipagiu pe d-nii : avocat Lernovici, Pavel Rutta, M. Lopuhin, conducerea având-o d-nul P. Rutta, *„Nutzi"*, proprietatea d-lui Florin Soiu, A. Baranoschi, şi A. Crasovschi, conducerea având-o d-l Fl. Soiu, au părăsit portul Cetatea Albă, plecând spre Constanţa prin Bugaz-Sulina, pentru a lua parte la serbările nautice şi regatele din 15 August a. c. înapoindu-se la Cetatea Albă, în ziua de 26 August. Despre această îndrăsneaţă expediţie vom trimite o dare de seamă separat.

Cu ocazia zilei de 15 August „Patronul Marinei" cuterile secţiei fiind plecate pentru a participa la serbările nautice organizate la

Constanţa, în localitate nu s'a oficiat de cât un tedeum cu pomenirea eroilor marinari morţi în timpul războiului pentru întregirea neamului, în care scop s'a oficiat la ora 10,30 dimineaţa serviciul religios, pe cheiul portului Marinei Regale, de către confesorul garnizoanei preot căpitan Nagaceschi şi de preotul Hagi dela cate-

D-l Teodoru Ilie, girantul portului Zimnicea.

drală, răspunsul fiind dat de către corul soborului, în prezent d-lui prefect de jude, d-lui comandant al garnizoanei cu întregul corp ofiţeresc şi a autorităţilor civile şi militare.

După terminarea serviciului religios d-l Const. Ungureanu secretarul secţiei, a ţinut o cuvântare arătând însemnătatea zilei de astăzi, a vorbit despre eroi marinari morţi în timpul răzgoiuului, despre legăturile strânse ce există între Liga Navală şi cele două marini: Militară şi Comercială, cum şi despre străduinţele ce le pune Liga Navală din localitate pentru o cât mai mare desvoltare a sporturului pe apă şi despre pregătirea tinertului dornic de sport, pentru a-i iniţia su cunoască în deaproape viaţa marinărească, apa şi toate binefacerile ei, încheind cuvântarea cu urarea pentru M. S. Regele Carol II Preşedintele activ al Ligei Navale Române.

Tot în această zi s'a organizat în localitate o chetă prin vinderea de cocarde din carton trimis de Centrală strângându-se din această chetă suma de lei 1582.

In zilele de 20, 21, 22 şi 23 August a. c. în staţiunea balneară Budachi Cordon, organizându-se de către regionala O. N. E. F. din acea staţiune noi concursuri, baleniera „Crinul" sub aceiaşi conducere, având un echipagiu de 12 oameni, s'a deplasat din nou în sus zisa staţiune pentru a lua parte la aceste concursuri. Părăsind portul Cetatea Albă în ziua de 18 August orele 14 p. m., a ajuns în portul Bugaz la orele 19 seara, unde au acostat până a doua zi dimineaţa, la orele 5, când echipagiul a ridicat velele şi baleniera a continuat călătoria mai departe, pe o briză uşoară, iar după un parcurs de câteva ore, începând să bată un vânt foarte violent, marea devenind foarte agitată iar valurile formându-se din ce în ce mai mari baleniera s'a îndreptat spre larg pe care rută şi-a continuat călătoria până la Budachi Cordon când a ajuns la orele 14 p. m.

Rezultatele concursurilor au intrecut aşteptările spectatorilor, mai toate premiile fiind obţinute de către echipa Ligei Navale, în concursuri pe echipe şi individuale.

Tot acest echipagiu concurând individual au mai obţinut 24 diplome din 84 premii oferite, s'au obţinut de către tineri membri ai Ligei Navale un număr de 62 premii.

In dimineaţa zilei de 24 August pe la orele 9, baleniera cu întregul echipagiu a părăsit staţiunea balneară, plecând spre Cetatea Albă, ajungând la Bugaz în aceiaşi zi la orele 17 p. m.

In drum spre Bugaz în timpul navigaţiei, echipajul Crinului a întâmpinat foarte mari greutăţi în luptă cu furtuna ce s'a deslănţuit cu o violenţă extraordinară iar în apropriere de Bugaz şeful echipajului a observat în larg cam la 6 klm distanţă de ţârm o barcă în luptă cu valurile, şi care era dusă în larg de furtună. Prinzând semnale de ajutor, baleniera s'a îndreptat în acea direcţie şi după un parcurs destul de lung a ajuns barca a remorcat-o şi a adus-o la mal.

In barcă se afla d-l Căpitan St. Michăescu, două doamne, un copil şi conducătorul bărcii.

De remarcat că deşi la semnalele de ajutor ale celor din barcă a încercat să se ducă să-i salveze o barcă a grănicerilor şi alta a pescarilor, însă din cauza furtunei foarte puternice, s'au înapoiat la ţârm neputând da nici un ajutor.

Din cauza furtunei care a început să bată cu o furie şi mai mare dela nord, baleniera n a putut intra în Liman, şi a stat toată noaptea la Bugaz ancorată fiind în portul dinspre mare, iar a doua zi dimineaţa la orele 4 a părăsit portul Bugaz plecând spre Cetatea Albă, unde au ajuns la orele 11 dimineaţa.

Cu ocazia închiderei sezonului de vară, secţia noastră a organizat în ziua de 13 Septembrie a. c. serbări nautice pe Liman.

Principala atracţie a serbării zilei de 13 Septembrie au fost regatele la cari au luat parte următoarele cuttere: „Naida", „Zefirul", „Ninpha", „Olimpiada", „Nutzi" „Meduana", „Eureka" pe distanţa de circa 8 klm pe triunghiu, concurând cele 7 cuttere, cari au parcurs această distanţă, după cum urmează:

1) Cutterul „Naida", proprietatea Ligei, condus de d-l M. Rutta, în timp de 59,42 sec.

2) Cutterul „Zefirul" sub conducerea propr. d-lui G. Bărgăunau timp de 1 h, 1,23 sec.

3) Cutterul „Ninpha" propr. Ligei, condusă de d-lui Maestru Marchitan, în timp de 1 h, 2,25 sec.

4) Cutterul „Olimpiada" sub conducerea propr. S. Iusipenco în timp de 1 h, 8,32 sec.

Dela serbările marinei, în portul Zimnicea.

5) Cutterul „Nutzi" sug conducerea propr. Florin Soiu în timp de 1 h, 12,14 sec.

6) Cutterul „Meduana" sub conducerea propr. L. Maximov, în timp de 1 h, 18,6 sec.

7) Cutterul „Eureka" propr. d-lui Vl. Alexandrov, sub conducerea d-lui Turcanu în timp de 1 h, 19,26 sec.

In localul Ligei a fost aranjat în tot cursul zilei un bufet bogat, iar seara a avut loc serbarea veneţiană, la care a participat publicul select din localitate în număr foarte mare.

GIURGIU

Serbarea nautică dela 6 Septembrie

Concursuri de natație.

A. — Cursă de viteză pe distanţă de 800 m. între gruparea *Clubului Nautic Giurgiu,* cercetaşii marinari şi diverşi amatori, cu următorul rezultat :

1) Colarul Nicolae, C. N. G., premiul I lei 300.
2) N. Ivan, soldat vedeta Nr. 6, premiul II lei 200.
3) G. Argeşeanu, cercetaşi marinari, premiul III lei 100.

B. — Cursă de viteză pentru amatori juniori pe distanţa de 400 metri, cu următorul rezultat:

1) I. Florescu, premiul I lei 200.
2) Al. Teodorescu, premiul II lei 100.
3) M. Rontea, premiul III lei 50.

Canotaj.

Curse de luntre cu 4 rame şi vâslă pe 800 metri distanţă cu următorul rezultat :

1) Luntrea Gg No. 8, premiul I lei 300.
2) Luntrea Gg Nr. 33, premiul II lei 200.

Scondru orizontal.

1) N. Turlea, un steguleţ, premiul I lei 150.
2) D. Albu, un steguleţ, premiul lei 50.
3) C. Simion, un steguleţ, premiul lei 50.

Sărituri la trambulină.

1) Zamfirescu, premiu I lei 150.
2) N. Colaru, premiu II lei 100.

Producţii de scafandri.

Brânzilă Haralambie (cu echipajul bărcii) premiu lei 300.

Tigaia miraculoasă.

Diverşi, premii lei 100.

Alergări în saci, piramide şi diferite jocuri executate de cercetaşii Cohortei „Călugăreni".

Ca în totdeauna, am avut un larg concurs din partea Diviziei de Dragaje şi Agenţiei N. F. R. care ne-au pus la dispoziţie decor, vapoare, material flotant şi personal. Asemenea şi din partea Garnizoanei locale prin care am obţinut gratuit muzica militară şi soldaţii necesari pentru menţinerea ordinei la serbare.

Nu mai puţin preţios t fost şi concursul dat de Primăria Municipiului care ne-a pus la dispoziţie gratuit plaja cu toate instalaţiile şi mobilierul existent.

Rezultatul material pentru secţiunea L. N. R. a fost un venit net de lei 5887.

SILISTRA

Pentru a serba şi anul acesta cu tradiţionalul fast „Ziua Apei" la 28 Iunie 1936 şi Patronul Marinei din 15 August 1936 după ce s'a luat contact cu autorităţile civile şi militare pentru a ne da concursul de a se serba cu tot fastul cuvenit, — care au luat efectiv parte atât la Te-Deumul oficiat în grădina publică Dunărea, cât şi desfăşurarea numerilor festive şi sportive organizate special pentru acest scop.

Locurile fixate pentru efectuarea ambelor serbări au fost pavoazate, având un aspect de sărbătoare amplă şi impresionant, deşi ultima serbare a Patronului Marinei a căzut din nefericire într'o zi de lucru, fiind Sâmbătă, şi din care cauză în afară de tineretul şcolar existent în oraş (majoritatea fiind plecaţi în vacanţă) şi autorităţile care n'au lipsit, nu a putut lua parte majoritatea negustorimei din Silistra, fiind ziua următoare Duminică urma să fie deschişi de Patronul Marinei — neputându-ne da concursul — şi cheta nefiind autorizată pe străzi, ci numai la locul restrâns al serbării.

Astfel de „Ziua Apei" comitetul organizator cu toate sforţările şi munca benevolă depusă pentru a se realiza un fond important a fost silit să cheltuiască suma de lei 420, realizând numai din chetă suma de lei 1003, — iar în ziua de „Patronul Marinei" s'a cheltuit suma de lei 2138 în care cheltueli intră toate premiile distribuite pentru natație, întrecere cu bărci, şcondru şi alte premii de încurajare şi educaţie sportivă a tineretului.

Pentru acoperirea cheltuelilor d. M. Constopol, primarul oraşului, a donat 1000 lei, iar d. General Todicescu 3000 lei din partea Cercurilor militare ale ofiţerilor şi subofiţerilor.

Medalie de Aur — Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur — Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur — Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Argint — Meritul Comercial cl. II

ŞTEFAN PETRESCU

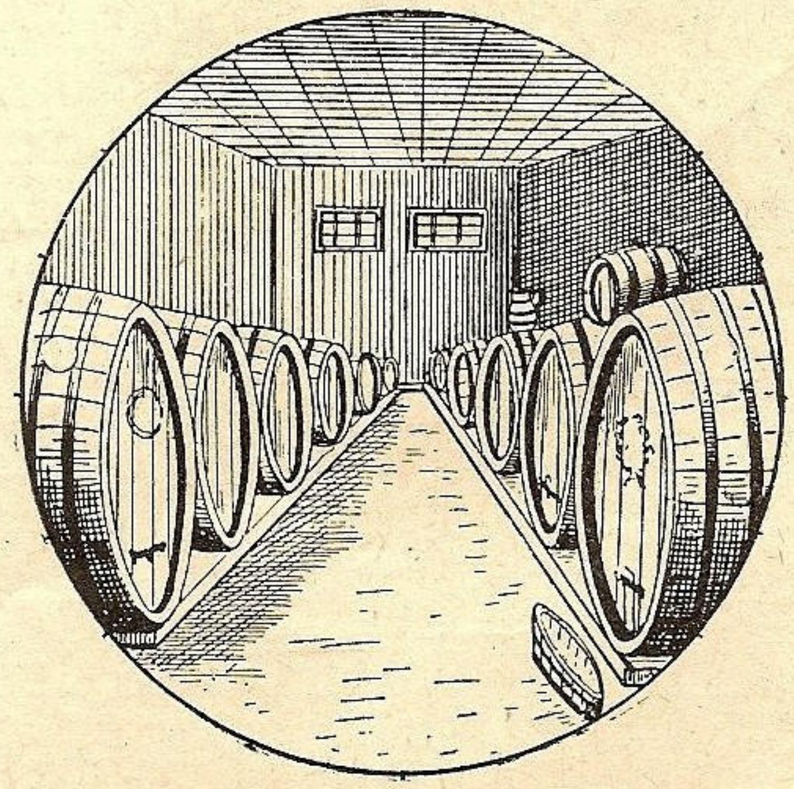
MARE ATELIER DE DOGARIE

BUCUREŞTI

STRADA Dr. BOTESCU, 14

(PIAŢA MATACHE MĂCELARU)

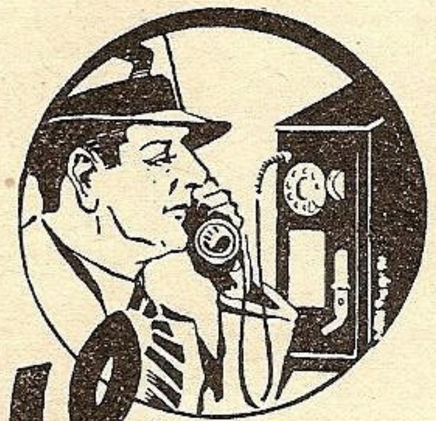
TELEF. 4.15.14



EXECUTA ORICE LUCRARI DE ACEASTA BRANŞA CA: ZĂCĂŢORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării Precum şi orice reparaţiuni cu PREŢURI REDUSE

„Aveți un telefon public chiar vis-a-vis vă rog telefonați de acolo"

- Când cereți permisiunea de a telefona dintr'un magazin și proprietarul magazinului vă dă acest răspuns, nu luați în nume de rău refuzul său fiindcă atât interesele întreprinderei sale, cât și dispozițiunile SOCIETĂȚII DE TELEFOANE, îi impun să procedeze astfel.
- Pentru a vă da posibilitatea de a telefona oridecâteori aveți nevoie, Societatea Anonimă Română de Telefoane a instalat peste 300 TELEFOANE PUBLICE în Capitală, de unde puteți avea o convorbire telefonică locală oricât de lungă pentru suma minimă de 5 lei.
- Deosebit de aceste telefoane publice, există în Capitală 8 OFICII TELEFONICE pentru convorbirile cu provincia și străinătatea.



INTREBUINȚAȚI telefonul public

IATĂ ADRESELE ACESTOR OFICII:

STRADA CAROL 2
CALEA GRIVIȚEI
CALEA VICTORIEI 37
CALEA VICTORIEI 100
SCHITU MAGUREANU 3
CALEA MOȘILOR 299
STRADA BUZEȘTI 2
GARA DE NORD

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	14/ X	11/ XI	8/ XII
SOULINA	16 h.	—	14 „	11 „	8 „
	—	17 h.	14 „	11 „	8 „
CONSTANTZA	6 h.	—	15 „	12 „	9 „
	—	15 h.	17 „	14 „	11 „
ISTANBUL	11 h.	—	18 „	15 „	12 „
	—	11 h.	19 „	16 „	13 „
IZMIR	15 h.	—	20 „	17 „	14 „
	—	11 h.	22 „	19 „	16 „
LE PIRÉE (facult.)	8 h.	—	23 „	20 „	17 „
	—	20 h.	23 „	20 „	17 „
MALTE	6 h.	—	26 „	23 „	20 „
	—	20 b.	27 „	24 „	21 „
NAPOLI (facult.)	6 h.	—	29 „	26 „	23 „
	—	16 h.	29 „	26 „	23 „
GENES (facult.)	6 h.	—	30 „	27 „	24 „
	—	18 h.	30 „	27 „	24 „
MARSEILLE	14 h.	—	31 „	28 „	25 „
	—	16 h.	4/XI	2/XII	29 „
BARCELONE	11 h.	—	5 „	3 „	30 „
	—	16 h.	6 „	4 „	31 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	7 „	5 „	1/ I
	—	11 h.	8 „	6 „	2 „
ALGER (facult.)	10 h.	—	9 „	7 „	3 „
	—	14 h.	11 „	9 „	5 „
ISTANBUL	9 h.	—	17 „	15 „	11 „
	—	17 h.	17 „	15 „	11 „
CONSTANTZA	13 h.	—	18 „	16 „	12 „
	—	20 h.	21 „	19 „	15 „
SOULINA	6 h.	—	22 „	20 „	16 „
	—	7 h.	22 „	20 „	16 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	22 „	20 „	16 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	PELEȘ	OITUZ	ARDEAL	BUCUREȘTI	PELEȘ
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	5/ X	13/ X	26/ X	8/ XI	21/ XI	28/ XI
SOULINA	17 h.	—	5 „	13 „	26 „	8 „	21 «	28 «
	—	18 h.	5 „	13 „	26 „	8 „	21 «	28 «
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	14 „	27 „	9 „	22 «	29 «
	—	12 h.	8 „	16 „	29 „	11 „	24 «	1/XII
ISTANBUL	14 h.	—	9 „	17 „	30 „	12 „	25 «	2 «
	—	20 h.	9 „	17 „	30 „	12 „	25 «	2 «
HAIFA	6 h.	—	14 „	21 „	4/ XI	16 „	30 «	6 «
	—	18 h.	15 „	22 „	5 „	17 „	1/ XII	7 «
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	16 „	23 „	6 „	18 „	2 «	8 «
	—	20 h.	16 „	23 „	6 „	18 „	2 «	8 «
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	24 „	7 „	19 „	3 «	9 «
	—	17 h.	19 „	26 „	9 „	21 „	5 «	11 «
IAFFA	6 h.	—	20 „	27 „	10 „	22 „	6 «	12 «
	—	18 h.	20 „	27 „	10 „	22 „	6 «	12 «
PORT-SAID	11 h.	—	21 „	28 „	11 „	23 „	7 «	13 «
	—	12 h.	22 „	29 „	12 „	24 „	8 «	14 «
ALEXANDRIE	8 h.	—	23 „	30 „	13 „	25 „	9 «	15 «
	—	14 h.	25 „	1/ XI	15 „	27 „	11 «	17 «
IZMIR (facult.)	9 h,	—	28 „	4 „	18 „	30 „	14 «	20 «
	—	20 h.	28 „	4 „	18 „	30 „	14 «	20 «
ISTANBUL	6 h.	—	30 „	6 „	20 „	2/XII	16 «	22 «
	—	14 h.	30 „	6 „	20 „	2 „	16 «	22 «
CONSTANTZA	15 h.	—	31 „	7 „	21 „	3 „	17 «	23 «
	—	20 h,	2/ XI	9 „	23 „	5 „	19 «	25 «
SOULINA	7 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «
	—	8 h.	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANŢA — ISTANBUL — CONSTANŢA

DESERVITE DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA“**

CONSTANŢA	ISTANBUL		CONSTANŢA
Départs	Arrivées	Départs	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Lundi h. 14	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 «	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 «	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 «	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.
5 Nov.	6 Nov.	9 «	10 „
12 „	13 „	16 «	17 „
19 „	20 „	23 „	24 „
26 „	27 „	30 „	1 Dec.
3 Dec.	4 Dec.	7 Dec.	8 „
10 „	11. „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
31 „	1 Ian.	4 Ian.	5 Ian.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne: Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	PLECĂRI Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/X	11/XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 «	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	7 h.	24 «	21 „	18 „	16 „	13 «	11 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
LE PIRÉE	14 h.	—	27 „	24 «	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	11 h.	29 „	26 «	23 „	21 „	18 „	16 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 «
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	18 «
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 »	26 „	24 „	21 «	19 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 «	25 „	22 «	20 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 »	24 „	22 „
	—	20 h.	4 „	1 »	29 „	27 »	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 «	25 „	23 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 »	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/X	30 „	27 „	25 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 «	25 „
CONSTANTZA	13 h.	—	8 „	5 »	3 „	31 „	28 »	26 „
	—	20 h.	9 „	6 »	4 „	1/XI	29 «	27 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 «	28 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 »	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 «	30 «	28 „

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" (sau România) şi „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II
		Linia II	Linia III					
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	10/VIII	17/VIII	24/VIII	31/VIII	7/IX
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	11 »	18 „	25 „	1/ IX	8 „
	Plec.	Mer » 9	» » 18	12 »	18 „	26 „	1 „	9 „
PIREU	Sos..	Joi » 11	M-ri » 19	13 »	19 „	27 „	2 „	10 „
	Plec	» » 17	Joi » 12	13 »	20 „	27 „	3 „	10 „
BEIRUT	Sos·	—	S-tă » 9	—	22 „	—	5 „	—
	Plec.	—	» » 24	—	22 „	—	5 „	—
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	—	23 „	—	6 „	—
	Plec.	—	» » 11	—	23 „	—	6 „	—
ALEXANDRIA	Sos,	S-tă » 8	Luni » 8	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
	Plec.	» » 17	» » 11	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	» » 24	—	16 „	—	30 „	—	13 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	17 „	—	31 „	—	14 „
	Plec.	» » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
PIREU	Sos.	Mier. » 10	M-ri » 7	19 „	26 „	2/ IX	9 „	16 „
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.							

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1,450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1,050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P.T. 1.500	P.T. 1.200	P. T 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1,470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipteni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haita	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5.5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. fr. 765	Fr. fr. 405	—	Fr. fr. 450	Fr. fr. 565	Fr. fr. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 248
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 287	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—		„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. fr. 1.155	Fr. fr. 900	Fr. fr. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

Fr. frs. = Franci Francezi
L. ot. = Lire Turcești
P. T. = Piaștri Egipteni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

încărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA

LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 11
ANUL V
NOEMBRIE 1936

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă..."

(M. COGĂLNICEANU)

MAREA NOSTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMÂNE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, Informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroavioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Pentru Mircea . . . . . ***

14 Noembrie 1936 . . . . . ***

Şcoala velelor, şcoala mării . . . . *Sublt. Călin Eugen Botez*

Mihail Kogâlniceanu . . . . . ***

Consideraţiuni asupra unui nou port la Marea Neagră . . . . . *C-dor Iosif Răşeanu*

Conferinţa internaţională maritimă dela Geneva *Lazăr Maglaşu*

Apărarea antisubmarină din Marea Nordului în ultimul an al războiului . . . *C-dor N. Steriopol*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Balcicul . . . . . ***

Ţie Mare . . . . . *Lilla Giuşcă Speranţia*

Crucea şi ancora . . . . . *Victor Stoiavovski*

Jurnalul unei Croisiere . . . . . *I.N.*

Informaţii — Noutăţi — Recenzii

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**
Pentru străinătate preţul dublu	

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în contul cotizaţiei anuale de 280 lei majori şi 140 lei membrii minori studenţi, funcţionari inferiori Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugen Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEŞEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

L I B R Ă R I I

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obişnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Şelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne şi genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeánu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi şi Reşouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

C R O I T O R I

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

M A G A Z I N E

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

C I N E M A T O G R A F E

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului	lei	10	de persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta	„	15	„ „
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu	„	15	„ „

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani	lei	14	de persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta	„	20	„ „
SELECT — CALEA VICTORIEI	„	20	„ „
LIDO — Intrarea Zalomit	„	12	„ „
MARCONI — Calea Griviţei	„	18	„ „
MANON — Str. Doamnei	„	12	„ „

F O T O G R A F I

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

T I P O G R A F I I

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

B A Z A R G I C

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

B R A I L A

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

C O N S T A N Ţ A

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol şi Sucursala Str. Ştefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete şi 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie şi papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1|3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7 :* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACÂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16,* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI

BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1936 —

Zilnic	12.30	pl.	BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . .	pl. 24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA . . .	pl. 21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA .	pl. 14.30	„
„	8.30	sos.	VALCOV . . .	pl. 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi soseşte la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi soseşte în Bucureşti la ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi soseşte în Bucureşti la ora 13,25.

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajate cu cabine de dormit şi restaurant. —

Nu uitați că

cea mai frumoasă podoabă pentru casă, cel mai frumos dar de sărbători este

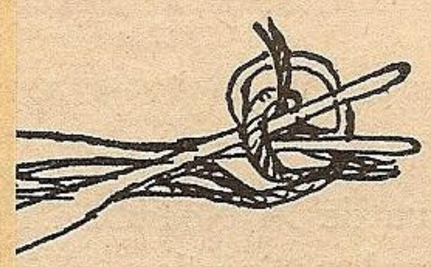
Calendarul Ligei Navale pe anul 1937

cu o delicioasă acuarelă reprezentând primul Submarin „DELFINUL", — datorită penelului pictorului de marine Căpitan Ştiubei.

De vânzare la:

Centrala L. N. R., secţiile din provincie, căpitănii de porturi şi librării.

Costul unui exemplar bloc mare 30 Lei



A

ă a rămas ciuntă, n'are
, să călească tineretul.
gura pe lume fără navă

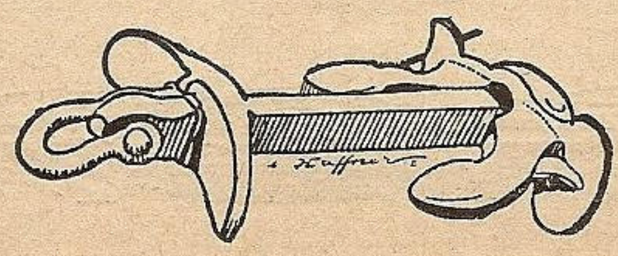
r adunați sub flamura Li-
em tot ce ne stă în putere
ze marina cu un alt tânăr
și sprinten Mircea.

Azi Liga Navală face apel la toți românii, dar în special la membrii săi ca să adune de la toți prietenii și cunoscuții, obolul pentru nava școală Mircea.

Statul nu poate da decât jumătate, Liga Navală trebue să adune restul și cât mai de grabă. Pentru aceasta primește cu bucurie orice fel de sugestii.

Sumele colectate se vor trimite Centralei L. N. R. cu specificarea „pentru nava școală Mircea". Liga le va
ri pe numele Ministerului
„nava școală Mircea", —
iar numele donatorilor va fi publicat în revistă și în ziare.

Dați și strângeți fonduri pentru „Mircea !"



vasul lor".

Dacă până acum această dragoste a făcut ca marinarii noştri să fie adevăraţi marinari, cari au uimit prin calităţile lor chiar şi pe străini, ea s'a plămădit pe puntea, şi în arborada lui „Mircea".

Azi.... „Mircea" nu mai este !

PENTRU MIRCEA

A venit vremea ca Liga Navală dela acțiunea indirectă a propagandei, să treacă la cea directă, a realizărilor.

Dorința M. Sale, Augustul nostru Președinte, ca **„marina noastră păstrând sufletul ei caracteristic, al valurilor, să se apropie pe zi ce trece de marina văzduhului"** s'a împlinit. Azi cele două marine, a valurilor și a văzduhului, își au ministerul lor.

De azi înainte, repetând cuvintele M. Sale, **„aceste două forțe conjugate, se va putea realiza apărarea atât a coastelor cât și a largului mării noastre cu intensitate și cu energia pe care bugetul nostru le vor putea permite".**

Un vis de veche durată al marinarilor s'a împlinit și nădăjduim că se vor împlini toate.

Dar...

Tot M. Sa a mai spus că :

„Țiu ca marina noastră să fie o marină puternică, în care marinarii să fie adevărați marinari, a căror dragoste să fie departe pe valurile vijelioase ale mărilor, al căror suflet să fie legat de o singură familie : vasul lor".

Dacă până acum această dragoste a făcut ca marinarii noștri să fie adevărați marinari, cari au uimit prin calitățile lor chiar și pe străini, ea s'a plămădit pe puntea, și în arborada lui „Mircea".

Azi.... „Mircea" nu mai este !

Azi... școala noastră navală a rămas ciuntă, n'are navă școală, care să oțelească, să călească tineretul.

Azi... marina noastră e singura pe lume fără navă școală.

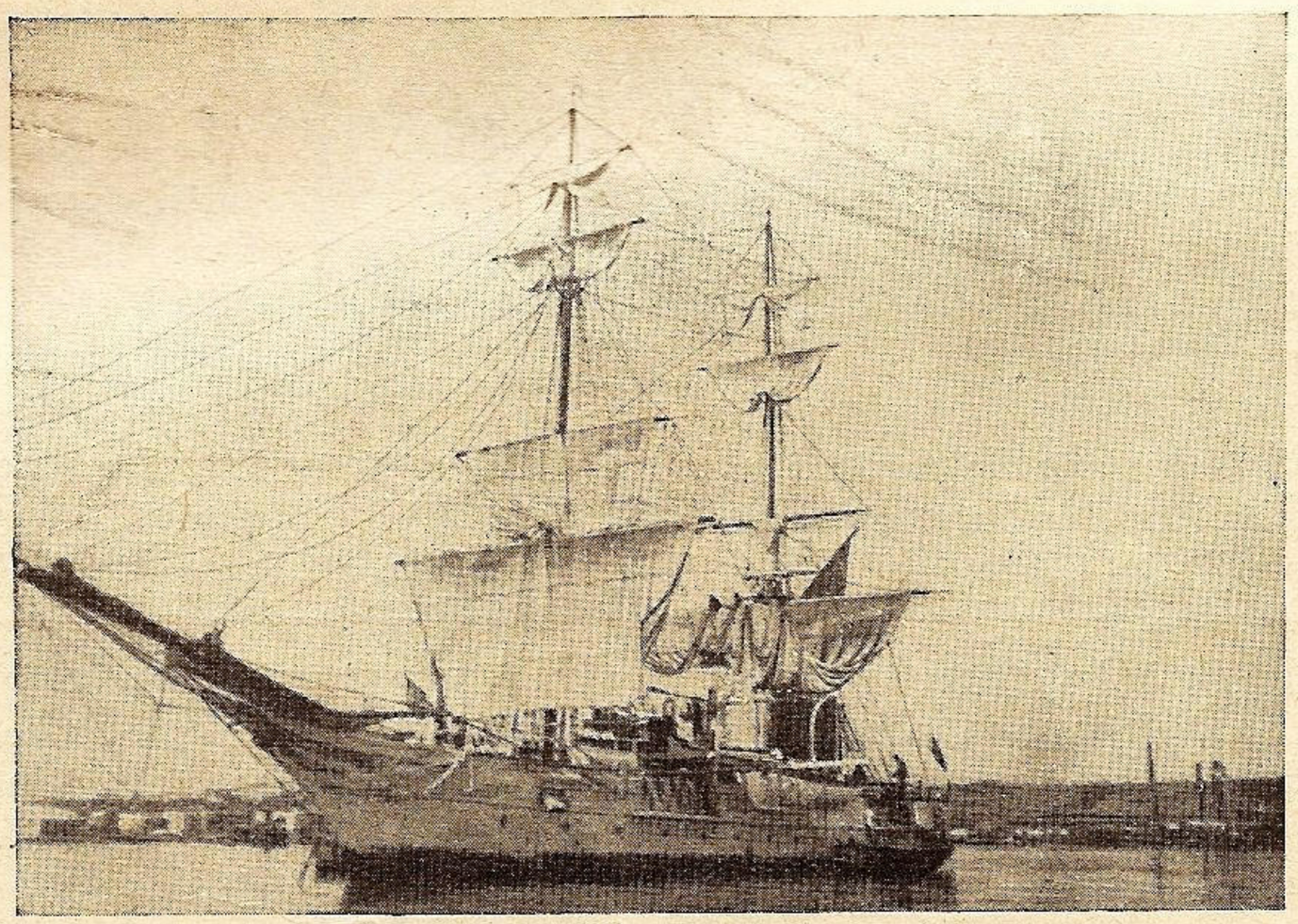
Azi... datoria noastră, a celor adunați sub flamura Ligei Navale Române este să facem tot ce ne stă în putere ca să ajutăm statul să înzestreze marina cu un alt tânăr și sprinten Mircea.

Azi Liga Navală face apel la toți românii, dar în special la membrii săi ca să adune de la toți prietenii și cunoscuții, obolul pentru nava școală Mircea.

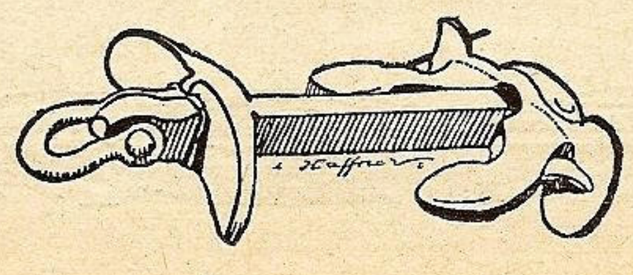
Statul nu poate da decât jumătate, Liga Navală trebue să adune restul și cât mai de grabă. Pentru aceasta primește cu bucurie orice fel de sugestii.

Sumele colectate se vor trimite Centralei L. N. R. cu specificarea „pentru nava școală Mircea". Liga le va depune la Cassa de Depuneri pe numele Ministerului Aerului și Marinei, fondul „nava școală Mircea", — iar numele donatorilor va fi publicat în revistă și în ziare.

Dați și strângeți fonduri pentru „Mircea !"



Bricul Mircea cu pânzele desfășurate.



14 NOEMBRIE 1936

Ziua de 14 Noembrie 1936 va fi trecută cu roş în calendarul marinarilor, în această zi apărând două decrete legi cari încununează opera modestă dar statornică de propagandă a Ligii Navale şi de muncă până la sacrificiu a marinarilor noştri.

In această zi prin decretul No. 2670 se creează *„Medalia Maritimă"* menită să răsplătească acte şi servicii săvârşite în legătură cu activitatea marinărească, — aşa cum aviaţia are de mult *„Medalia Aviatică"*.

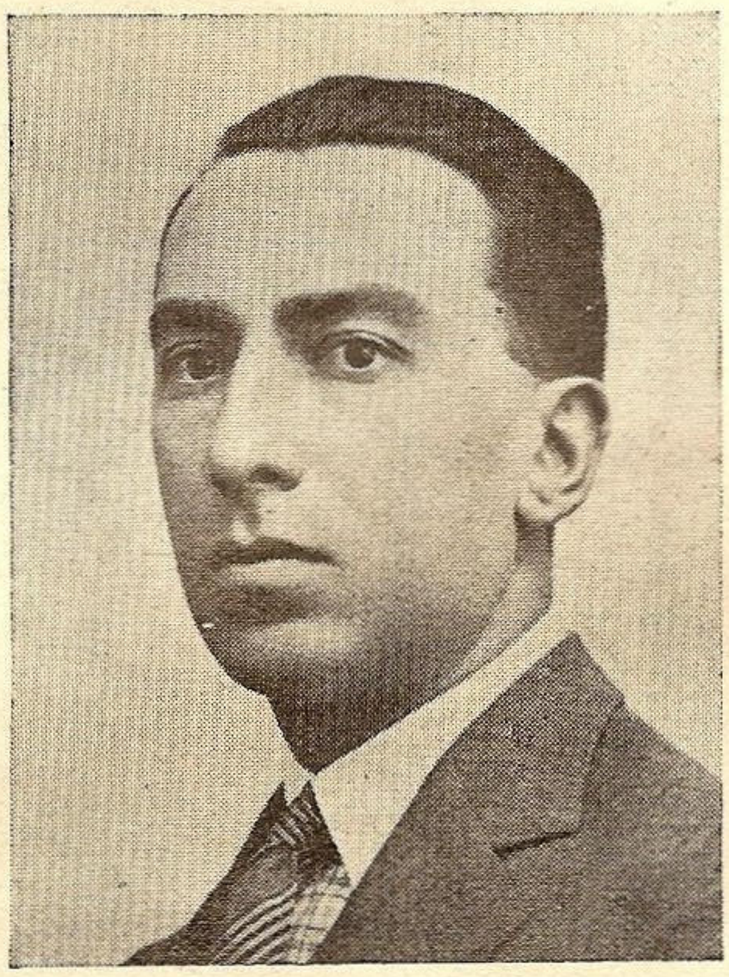
Până acum faptele de eroism ale marinarilor noştri erau răsplătite doar de Liga Navală cu o diplomă, cum a fost cazul remorcherelor „Amarilis" şi „I. G. Duca" în naufragiul vaporului San Antonio şi al căpitanului V. Latēs, comandantul incediatului vapor „Oituz". In primul caz d. Caranfil, vice-comodor al Y. C. R. R. a adăogat un dar personal.

De azi înainte asemenea fapte pilduitoare vor fi răsplătite chiar de M. Sa Regele.

Al doilea eveniment este înfiinţarea Ministerului Aerului şi Marinei, — decret No. 2620, — despre care vom vorbi mai pe larg în numărul viitor.

Deocamdată arătăm numai că întemeierea unui minister aparte al marinei, conjugat cu al aerului, întrunind sub o conducere unică tot ce e în legătură cu navigaţia maritimă e un vechiu deziderat al marinarilor cari îşi vedeau activitatea împărţită la mai multe ministere. Cea mai puternică dorinţă de coordonare era, dacă nu stânjenită, în tot cazul întârziată de formalismul birocraţiei.

Şi cum omul sfinţeşte locul, Liga Navală Română nu uită că d. *Inginer Caranfil* căruia i s'a încredinţat acest nou departament, încă din copilărie a trăit în intim contact cu marina, e un adânc cunoscător al nevoilor ei, un înflăcărat yachtsman, deci marinar desăvârşit, un realizator de seamă, membru fondator al L. N. R. şi în primul comitet de direcţie al ei.



D. N. Gh. Caranfil

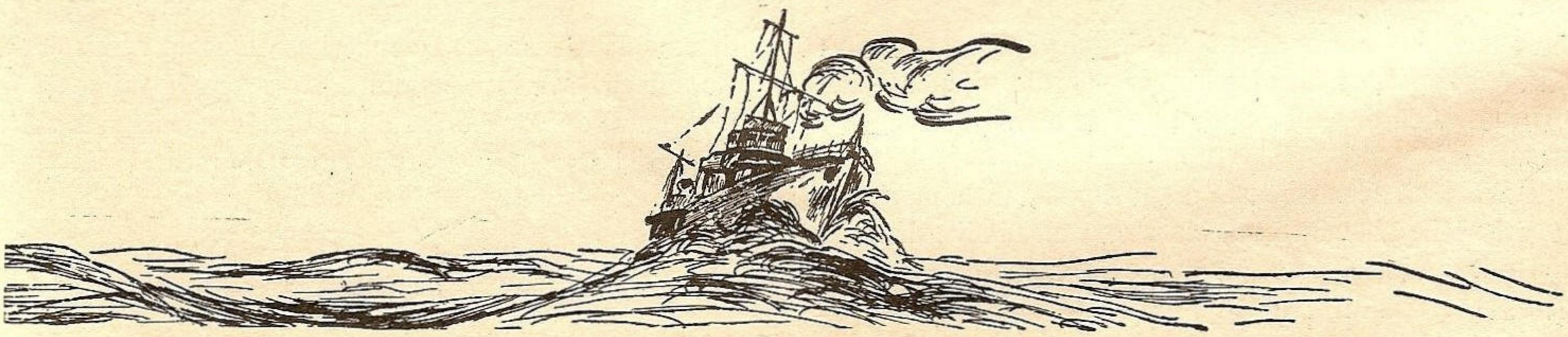
E de ajuns să privim ceiace s'a făcut la aviaţie, la U. C. B., asanarea lacurilor din jurul Capitalei pentru a ne da seama ce va reuşi să facă pentru marina noastră, al cărei istoric dovedeşte că evoluţia ei s'a făcut cu sărituri am putea spune vulcanice : după un an, doi de comenzi febrile, câte o decenie de stagnare.

Singurul lucru statornic a fost devotamentul marinarilor, — ofiţeri şi maeştri, — cari prin muncă s'au oţelit cu răbdare în aşteptarea unor vremuri mai bune, călăuziţi de acel spirit Mircea.

Au fost : epoca 1880—1882, cu comanda bricului „Mircea", a „Elisabetei", a torpiloarelor de mare şi canonierelor de Dunăre ; epoca 1906 — 1908 a monitoarelor, vedetelor şi apărărilor fixe ; epoca 1916—1918 a distrugătoarelor „Mărăşti" ; epoca 1926 —1928 a distrugătoarelor „Regele Ferdinand" ; epoca 1936 a submarinului şi a ministerului nou creat care consfinţeşte nevoia lui pentru o desvoltare continuă, fără întreruperi, pentru ca să nu ne trezim într'o viitoare conflagraţie aşa cum se-am găsit în 1916.

In marina comercială aceleaşi sărituri : epoca 1897—1899 cu primele nave „Medea", „Meteor", Principesa Maria" şi „Regele Carol", şi cele 5 carbogoturi ; epoca 1905—1906 cu „Dacia", „Impăratul Traian" şi „România" ; epoca 1913 cu cele 2 cargoboturi mari ; epoca 1927 cu ultimele nave mixte ; epoca 1936 cu vaporul fluvial „Regele Carol II" şi comanda celor două pasagere moderne.

Recunoaştèrea nevoilor marinei consfinţită prin noua creaţie şi puterea de realizare a celui dintâi ministru al Marinei e un nou imbold pentru toţi marinarii ca cu mai multă râvnă şi o cât mai strânsă unire să lucreze pentru a corespunde încrederei de totdeauna pe care Şeful nostru Suprem şi naţia întreagă o pune în noi.



ŞCOALA VELELOR, ŞCOALA MĂRII

de Slt. CALIN EUGEN BOTEZ
din Marina Regală

De mulţi s'a contestat nevoia ca noile generaţii de marinari să înveţe meseria la bordul unor corăbii, vestigii ale unui trecut ce nu se va mai întoarce, nave cu care nu se vor mai întâlni niciodată în carieră.

Evoluţia construcţiilor navale, locul din ce în ce mai pronunţat ce-l lua technica în meserie, părea că le dă dreptate.

In epoca imediat precedentă marelui război, multe marine, urmând exemplul Angliei, au părăsit şcoala velelor, iar construcţii noi nu păreau că se vor mai face.

Se cam uita însă, că pentru a fi bun ofiţer de marină, e necesar să fii şi cât mai bun *marinar*. Se uita că *marea* în sine e o carieră. Se uita că toate perfecţiunile technicei nu pot avea valoarea lor decât utilizate de oameni cât mai perfect obişnuiţi cu elementul mişcător, cu oameni a căror prim contact cu marea a avut loc acolo unde îi pot măsura toată puterea, unde-i pot cunoaşte toate vicleniile; acolo unde trebue cel mai mult să se întrebuinţeze agerimea minţii şi a muşchilor ca să o poţi stăpâni.

Ori, dacă maşinile, instrumentele, armele noi, se pot învăţa pe navele moderne, şcoala mării, temelia vieţii de marinar, nicăeri nu se poate învăţa mai bine ca la bordul unei corăbii.

Nicăeri, tânărul ce vrea să 'mbrăţişeze această meserie, nu va înţelege mai bine dacă e bun sau nu de ea. Nicăeri nu va putea pătrunde mai bine tainele şi frumuseţile elementului ce va avea de înfruntat. Nicăeri nu va fi mai bine pregătit şi înarmat pentru lupta aceasta aspră de-o viaţă.

In şcoala minunată a velelor, în încleştarea omului cu vântul şi marea, se călesţe corpul, se oţelesc nervii, se ageresţe ochiul, se formează voinţa, iniţiativa, curajul şi disciplina, calităţi pe care nu le înlocuesţe maşina, ci din contră le cere, maşina ce te trădează când ai nevoe de ea, de nu ştii s'o stăpâneşti.

Deaceea azi, mai toate marinele au revenit la navele şcoală cu vele, în special pentru amarinarea şi prima instrucţie marinărească, rămânând ca educaţia de specialitate să se desăvârşească la uscat şi pe nave înzestrate cu maşinile şi armele în serviciul curent.

Metoda aceasta s'a arătat atât de bună, încât dacă marinele de război pot fi acuzate că ţin la acest fel de educaţie din spirit de tradiţie, sunt numeroase marine comerciale şi chiar companii, ce'şi formează cadrele la bordul unor veliere, întreţinute special, deşi se ştie că din marele trafic mondial acest tip de navă a dispărut aproape complect.

Vom trece într'o scurtă revistă navele-şcoală a diferitelor ţări, atât de război cât şi comerciale.

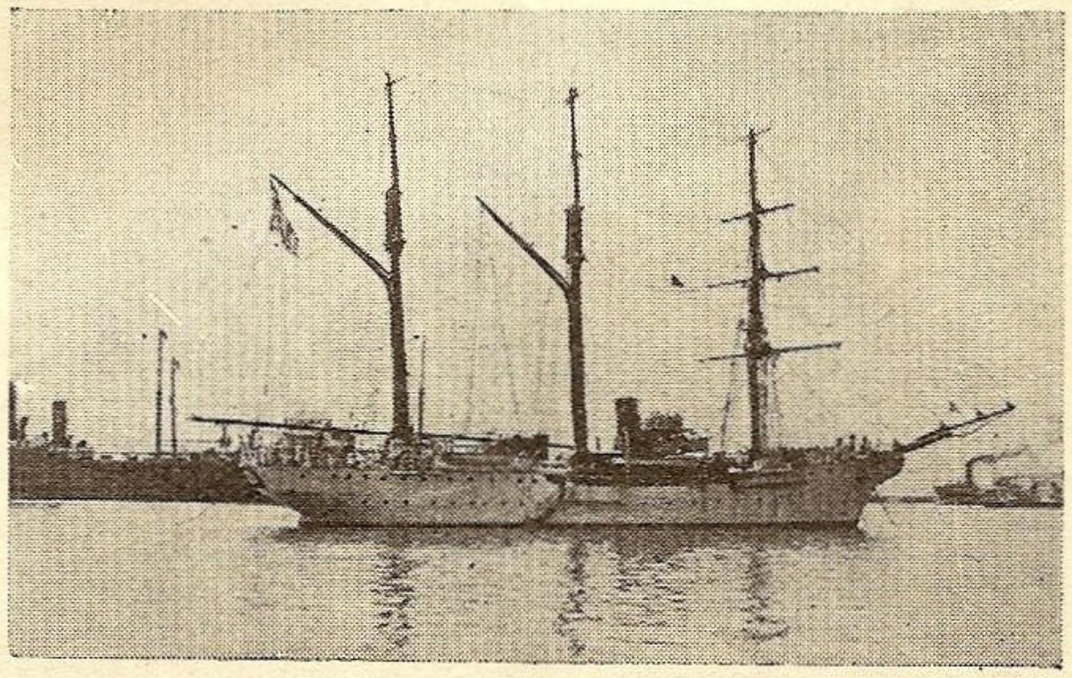
Anglia. E singura şi prima marină mare ce a renunţat la nave-şcoală cu vele. Aceasta s'a întâmplat cam prin 1906—1907 când Amiralul Fisher a introdus în marină învăţământul său supra-ştiinţific şi a scos din serviciu numeroasele bricuri şi corvete ce serveau în scopuri de şcoală. Lipsa aceasta e însă compensată prin solida instrucţie marinărească ce se dă în colegiile navale la bordul cuterelor, yachturilor şi goletelor anexate, precum şi lungile stagii de ambarcare la bordul navelor de luptă. *Trinity House*, asociaţia ce se ocupă în Marea Britanie de piloţi şi faruri, posedă o mică navă bare cu trei arbori, *Waterwitch* din 1871, de 207 tone, pe care îşi formează noii piloţi.

Asociaţia *Sea Sion Sail Training Ship Society*, a armat de curând ca navă şcoală yachtul-goeletă cu 4 arbori *Westwaret*, construit în Suedia imediat după război.

Anul trecut, un iubitor al mării şi corăbiilor, Mr. Allan Villiers, a cumpărat fosta navă-şcoală daneză *„Georg Stage"*, de 200 tone, a botezat'o *„Joseph Conrad"* şi a trimis'o în jurul lumei cu un echipaj de elevi bursieri.

Argentina. Posedă fregata mixtă *„Presidente Sarmiento"* bine cunoscută în apele europene. Construită în 1898, are 2350 tone, atinge 12 Mm. sub vele şi posedă un armament foarte divers pentru şcoală, având chiar tub lansторpile. La bord sunt îmbarcaţi cadeţii Academiei Navale. Un crucişetor de 7000 tone în construcţie acum în Anglia, va face oficiul şi de navă-şcoală de aplicaţie.

Belgia. Neavând marină de război nu are nici navă-şcoală militară. *Association Maritime Belge*, însă, societate particulară funcţionând sub controlul Statului, posedă minunata şi noua navă-goletă *„Mercator"* de 10550 t.,



Vasul şcoală grec „Aries"

construită la Leith în 1932, amenajată pentru 70 elevi, şi funcţionând ca anexă a bine înzestratei şcoli ce asociaţia are instalată pe malul Scheldei, aproape de Anvers.

„Mercator" e a treia navă ce această asociaţie, înfiinţată în 1903, posedă, după *Comte de Smet de Mayen*, naufragiată în 1906, şi *L'Avenir*, vândută în Finlanda în 1932. In recentul voiaj în jurul lumei a dus o expediţie ştiinţifică în Insula Paştilor, de unde a adus în Europa bogate colecţii arheologice.

Brazilia. A înlocuit în 1933 fregata mixtă *„Benjamin-Constant"* cu moderna navă-goeletă cu patru arbori *„Almirante Saldanha"* construită în şantierele din Barrow, ale firmei Vickers-Armstrong. Are 3.315 tone, 93 m. lungime, 16 lăţime, 5,5 pescaj. Motorul auxiliar de 1.400 H.P. îi dă o viteză de 11 Mm. Are 20 vele cu o suprafaţă velică totală de 9000 m². Dublul fund utilizat fiind ca tancuri îi dă o rază de acţiune de 12.000 Mm. Poate lua la bord 25 ofiţeri, 100 elevi, 34 maeştri, 300 oameni echipaj. E înzestrată cu toate perfecţionările technice, compas giroscopic, cârmă electrică, pilot automat, etc., iar ca

armament posedă : 4-120/45,5 1-76 AA, 4-47 AA, 1-M, I-533.

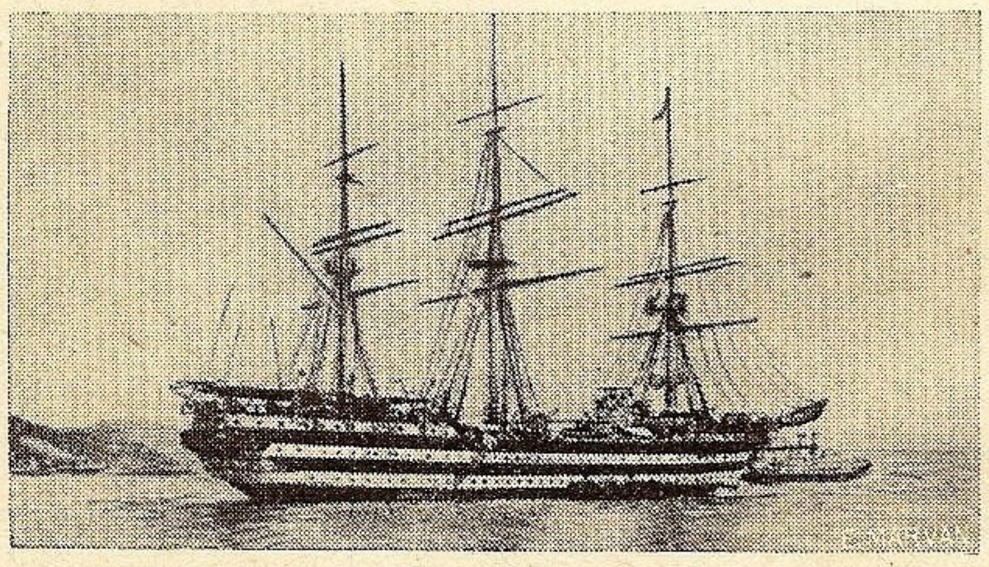
Impreună cu navele școală italiene, acest vas e cel mai mare și mai bine utilat din câte există azi.

Chile. Are pe *„General Baquedano,* din 1898 și refăcut în 1924. 2500 tone, velatură de navă-bare cu trei arbori, cu mașina atinge 14 Mm. viteză. Armament 4-120, 4-57.

Danemarca. Marina regală întrebuințează pentru antrenamentul elevilor cuterul *„Maagen"*, de 110 tone, construit în 1930. Pentru școala de aplicație utilizează pe *„Iugolf"* canonieră construită în 1934 pentru protecția pescuitului, de 1180 tone și 16.5 Mm. viteză.

Ministerul Marinei Comerciale posedă pe *„Danmark"*, admirabilă construcție din 1933, greeat în navă cu trei arbori, având și motor auxiliar, cu 1433 tone deplasament. Mai are pe *„George Stage"*, de 298 tone, construită în 1935 pentru a înlocui nava cu același nume vândută în Anglia. Aceasta poate lua la bord 80 elevi între 14—16 ani și 'și mărginește voiajele în Baltica și marea Nordului, pe când *„Danemark"* cutreeră toate oceanele globului.

După război, Compania Daneză Est-Asiatică a construit măreața navă școală *„Kobenhavn"* de 3.901 tone cea mai mare navă școală ce a existat, greeată în navă-bare cu 5 arbori și înzestrată cu ultimele perfecțiuni technice.



Vasul școală italian „Cristofor Columbo"

In Decembrie 1928 însă, a părăsit La Plata pentru Melbourne, și de-atunci nimeni n'a mai auzit vorbindu-se de ea și de cele 300 suflete aflate la bord.

Finlanda. Marina de război are nava cu trei arbori *„Suomen Jontsen"* (Lebăda Finlandei), (fost *Laënnec,* fost *O'denburg)*, construită în 1902 cumpărată și amenajată în 1931. Are 2900 tone, 40 HP., supraf. velică 2200 m². Aspiranții la brevetele marinei comerciale fac îmbarcări pe navele căpitanului Eriksen, din Aland, cel mai mare armator de corăbii din lume. Aceste nave de-altfel au majoritatea echipajelor compuse din tineri ce vor să învețe sau să guste numai viața aspră a mării, tineri ce plătesc ca să poată fi primiți la această ucenicie.

Franța. Care pentru școala de aplicație a construit special crucișetorul *„Jeanne d'Arc"*, are ca anexe a Școlii Navale din Brest, goeletele *„Etoile"* și *„Belle-Poule"*, construite în 1932, de 215 tone, micile yachturi *„Mutin"* și *„Railleuse"* din 1884, de 52 tone, precum și frumosul yacht goletă cu trei arbori *„Ailée"* lăsat școlii de regretata Virginie Herriot.

Marina comercială franceză poseda moderna navă-școală *„Richelieu"*, distrusă de incendiu, în portul Baltimore, acum câțivă ani. Se vorbește de înlocuirea ei cu o nouă uitate, tot cu vele.

Germania. Această țară a fost prima care a introdus pentru formarea ofițerilor, sistemul ce mai târziu s'a generalizat, adică : prima instrucție marinărească la bordul navelor cu vele (în primele timpuri vechile fregate mixte ca *„Moltke")*. Academia Navală la uscat, școala de aplicație la bordul unor nave de luptă, înainte de război crucișetoarele chiurasate din clasa *„Hertha"*, azi modernul *„Emden"*.

Prima navă de războiu germană ce a reluat serviciul activ, în 1919, a fost *„Niobe"*, primul ei comandant fiind contele Felix von Luckner. E încă recent în mintea tuturor tragicul ei sfârșit, cu aproape majoritatea echipajului. Noua navă-școală construită în 1933 de firma Blohm & Voss numai în 100 zile, poartă numele de *„Gorch Fock"* (poetul marinar mort în bătălia dela Iutlanda), are 1500 tone, greement de navă-bare cu trei arbori, supraf. velică 1800 m.², motor auxiliar de 500 H.P., amenajat pentru 180 elevi-ofiteri și maeștri. Costul acestei nave s'a acoperit prin colectă publică.

O a doua navă-școală *„Horst Wesell"*, cam cu aceleași caracteristice ca cea mai de sus, a fost lansată anul acesta și n'a intrat încă în serviciu.

Primul brevet de ofițer în marina comercială germană cere și un staqiu oarecare la bordul unei nave cu vele. Deaceea afară de navele școală propriu zise, și celelalte veliere germane ce mai există azi, *„Padua"* și *„Priwall"* (3200 t.) a firmei Leisz și *„Magdalene Vinnen"* (3470 t.), au echipaje formate tot din tineri aspiranți.

Invățământul acesta a fost mult încurajat de asociația *Deutscher Schulschiff Verein*, înființată în 1900 de un grup de negustori și armatori, larg subvenționat de Stat si cu însuflețire patronată de Marele Duce de Oedenbung. Prima navă-școală a ei a fost *„Grossherzogin Elisabeth"* ce există și azi, însă ancorată definitiv în fata Școlii Nautice de la Finkenwarder. Nava-școală ce o utilizează azi asociația e *„Schulschiff Deutschland"*, frumoasă corabie în oțel, de 1257 tone, construită în 1927.

Nordentscher Lloyd-ul din Brema a posedat și el mari și frumoase nave-școală : *„Herzogin Sophie Charlotte"* și *„Herzogin Cäcilie"* (azi finlandeză).

Grecia. *„Ares"*, construit în 1927, în Franța din banii strânși prin colectă de Liga Navală Elenă. Are 2.200 tone, mașină de 1000 H.P. dându-i o viteză de 11.5 noduri. Este greeat în navă goeletă cu trei arbori, suprafață velică 1600 m.² Amenajat pentru 100 cadeți și 15 elevi subofiteri, ține foarte bine marea.

Italia. Marina italiană dispune de mărețele construcții noi *„Cristoforo Colombo"* (1929) și *„Amerigo Vespucci"* (1931), afectate Academiei Navale din Livorno. Sunt nave I de 2786 tone, 1600 H.P., 10 Mm. ; II de 3544 tone, 2000 H.P., 10.6 Mm. Ambele au motoarele auxiliare de tipul Diesel, velatura de navă cu trei arbori. Admirabil concepute și construite, aceste vase au aspectul impunător al navelor cu trei punți din epoca nelsoniană, și lucrul acesta nu poate fi fără influență asupra minților fragede și impresionale a tinerilor marinari ce'și fac ucenicia la bordul lor. Sunt înzestrate cu ultimele perfecțiuni ale technicei.

Marina comercială dispune de *„Patria"*, goletă cu cinci arbori, construită în Germania în 1922 ca *„Susanne Viennen"*, și cumpărată în 1930 de Società di Navigazione Nazario Sauro.

Japonia. Posedă patru mari nave școală : *„Taisei Maru"*, *„Shintoku Maru"*, *„Nippou Maru"* și *„Kaiwo Maru"*.

Cele două din urmă, ce sunt cele mai noi, au un tonaj de 2250, sunt construite la Kobe în 1930, din oţel, şi au câte două elici, motoare auxiliare Diesel, greement de navă-bare cu patru arbori. Sunt amenajate pentru 17 ofiţeri, 49 maeştri, 120 elevi. Sunt înzestrate cu toate perfecţiunile technice la fel de altfel ca şi şcolile dela uscat cărora le sunt anexate. Invăţământul e gratuit, examenele de intrare şi cursurile sunt însă foarte grele. La bordul acestor nave se formează educaţia profesională atât a personalului de punte cât şi celui de maşină, precum şi o puternică instrucţie militară. Din absolvenţii acestor şcoli îşi recrutează viitori ofiţeri atât marina imperială (prin Academia Navală) cât şi cea comercială.

Jugoslavia. Marina de război dispune de *„Jadran"*, pe care am avut ocazia să-l admirăm chiar anul acesta la Constanţa.

Construit în şantierele Stülken din Hamburg, a fost plătit în cea mai mare parte în contul datoriilor de război. Are 720 tone, 375 H.P., 8 Mm. şi e greeat în bare-goeletă cu trei arbori.

Norvegia. In această ţară sunt organizaţii locale, în principalele porturi, ce se ocupă cu instruirea viitorilor marinari atât pentru marina de război cât şi pentru cea comercială.

Oslo Training Ship Institution are micul bric *„Statsroad Erichsen"*, de 119 tone, vechi din 1859, şi în construcţie o navă mai mare, cu motor auxiliar şi amenajări pentru 100 elevi. La Bergen există nava-şcoală *„Statsraad Lehmkuhl"*, navă bare de peste 1700 tone, construită în 1914 în Germania ca *„Grossherzog Friederich August"*. Cea mai bine înzestrată organizaţie e cea din Christiansand, care posedă şi pe *„Sörlandet"*, frumoasă navă cu trei arbori cu greement complect, de 577 tone, construită în 1926, putând lua la bord 80 elevi. Când s'a deschis Expoziţia Internaţională din Chicago, în 1933, Norvegia a fost reprezentată prin această unitate. Toţi ofiţerii marinei regale trebue să aibă un stagiu de ambarcare ca elevi pe aceste nave cu vele, instrucţia lor profesională fiind desăvârşită în şcoala de aplicaţie, căreia îi este afectat puitorul de mine, *„Olaf Triggvason"* construit în 1932, ce are amenajări pentru 55 elevi.

Polonia. Marina de război are pe *„Iskra"*, de 570 tone, goeletă cu trei arbori construită în 1917, şi cumpărată de marina poloneză în Olanda în 1927. Marina comercială dispune de *„Dar Pomorsze"* cumpărat din fondurile colectate numai în provincia Pomerania.

Este o navă de 1602, în oţel, construită în 1909 la Hamburg ca nava şcoală germană *„Prinzess Eitel Friederich"*.

Portugalia. Marina de război are pe *„Sangres"*, fost nava comercială germană *„Max"* (ex. *„R. Rickmers"*), construită în 1896, cumpărată şi amenajată în 1924. Are un tonaj de 3221, 2 motoare aux. de 700 H.P., 181 oameni echipaj, greement de navă bare cu trei arbori. E foarte modern înzestrată şi perfect adaptată scopului.

Rusia. Marina sovietică dispune în Baltica de nava şcoală *„Tovarisch"*, fostă *„Lauriston"* sub pavilion englez, şi aparţinând unui consorţiu Anglo-Rus, ce importa cu ea heringi din Scoţia. E construită în 1892, are 2472 tone, greement de navă bare cu patru arbori, şi serveşte la antrenamentul elevilor atât din marina de război cât şi din cea comercială. Nu se armează însă regulat.

Mai există pentru şcoală velierele *„Utscheba"* şi *„Praktika"* de câte 300 tone, precum şi goeleta *„Krasnaia Karelia"*, 180 tone, aparţinând Ossoaviachimului, pentru pregătirea premilitară.

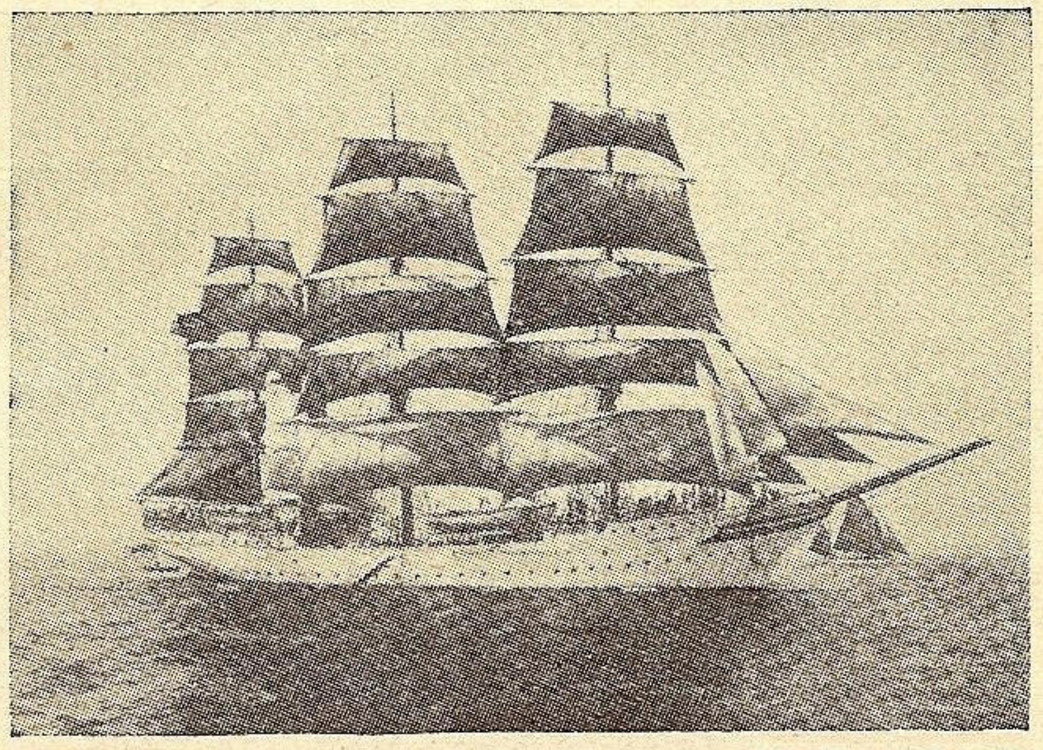
Ca şcoli de aplicaţie a marinei de război servesc crucişetoarele: *„Aurora"* în Baltica, *„Komintern"* în marea Neagră.

Ofiţerii elevi ai marinei comerciale fac stagii după programe speciale la bordul navelor ?

Spania. Marina spaniolă are pentru instrucţia elevilor Academiei Navale frumoasa navă goeletă cu patru arbori *„Juan Sebastian Eleano"* construită în Spania, în 1928, după planurile unui mare constructor de yachturi englez. Are 3220 tone şi un mic motor auxiliar. Pentru instrucţia elevilor subofiţeri dispune de *„Galatea"* (fost *„Glenee"*), construită în 1896, 2750 tone, 2 motoare de 450 H.P., rază de acţiune 10.000 Mm., greement de navă bare cu trei arbori.

Suedia. Maria de război dispune de următoarele nave: *„Af Chapman"* (ex. *„Kennedp"*), de 3100 tone, construit în 1888 şi cumpărată în 1924, *„Jarramas"* (1900) şi *„Najaden"* fiecare de 350 tone, precum şi de goeleta *„Falken"* (1877) de 140 tone, toate fără motor auxiliar.

Pentru marina comercială, instrucţia tinerilor ofiţeri e încredinţată mai multor asociaţii particulare, sub contro-



Nava şcoală polonă „Dar Powosz"

lul Statului, din care *Rydberg Foundation* e cea mai importantă. Aceasta dispune de nana *„Abraham Rydberg"* (ex. *„Hawaiian Jsles"*) cumpărată în 1929 şi care armată cu un echipaj de 40 elevi face câte un voiaj anual în Australia. Un mare număr de tineri se întrunesc deasemeni la bordul navei *„C. B. Petersen"*, ce face deasemeni curse anuale la Australia.

State e-Unite. In această ţară, marina de război, oferă diferitelor State materialul necesar organizării de şcoli pe care însă le administrează Statul respectiv. Scopul e ca învăţământul marinăresc să fie cât mai răspândit, iar guvernul federal să se libereze de o sarcină.

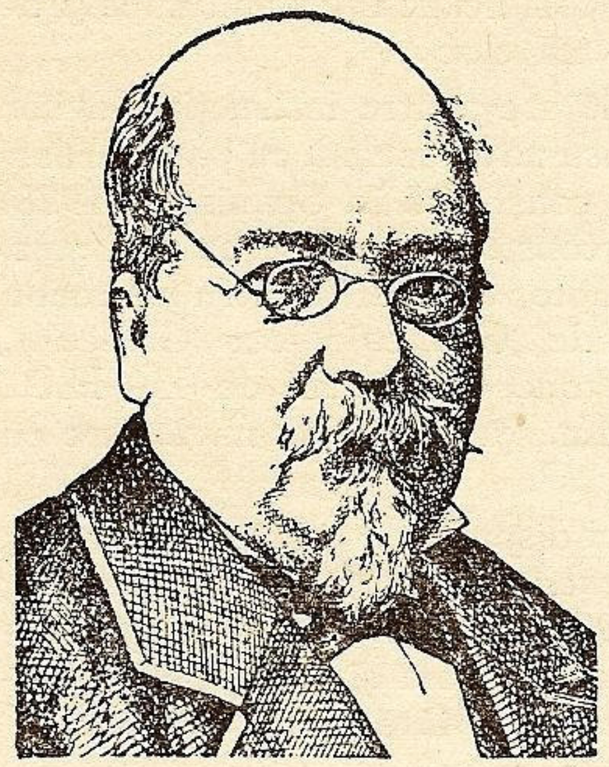
Pentru cetăţeni din Statul respectiv învăţământul e gratuit, pentru cei din afara Statului se percep taxe. Marina a afectat acestor şcoli, în special navele sale mixte dela finele secolului trecut şi scoase din serviciu. Astfel e cazul lui *„Nantucket"* fostă fregată mixtă azi aparţinând lui *Massachusetts Nautical School,* şi care numai în 1933 a parcurs 10.000 mile parte sub vele, parte sub vapori.

Academia Navală de la Annapolis are atasate dease-

MIHAIL KOGÂLNICEANU

(1817—1891)

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă"...



După 45 de ani, marele Kogâlniceanu are în fine un bronz la București, pe piața care-i poartă numele, acolo unde se tae două drumuri cu numiri evocatoare, — Calea Plevnei și bulevardul Elisabeta.

In sufletul ori cărui marinar însă Mihail Kogâlniceanu și-a durat un bronz mai neperitor, fiindcă nu a fost un altul care cu mai mare îndârjire și competință să susție lupta pentru apărarea drepturilor noastre la Dunăre și Mare.

Recunoscătoare marina militară a botezat unul din cele patru monitoare *„Mihail Kogălniceanu"* și soarta a făcut ca acest monitor să fie decorat cu „Steaua României cu panglică de Virtutea militară" pentru dârzenia cu care, inspirate de spiritul lui Kogălniceanu, echipajele s'au luptat în războiul de întregire „dela Turtucaia până la mare".

Născut la 6 Septembrie 1817, fiu al vornicului Ilie Kogălniceanu și a Catincăi, născută Stavilla, și-a făcut studiile la început în Franța, apoi în Germania, elev al lui Gauss, Savigny, Humboldt și alții, dela cari pe lângă știință s'a cultivat și la curentele democratice ce se formau atunci și rezumate în formula „principii democratice într'un guvern monarhic.

„Toată viața mea, și tânăr și în vârstă coaptă am mărturisit că culturii germane, că Universității din Berlin, că societății germane, bărbaților și marilor patrioți cari au apărat reînălțarea și unitatea germaniei datoresc în mare parte tot ce am devenit în țara mea și că în focul patriotismului german s'a aprins făclia patriotismului meu român" [1]).

In 1838 se întoarce în țară cu două idealuri pentru care a dus o înverșunată luptă chiar cu partizani lui, cari au mers până la persecuție:

1) Discursul de recepție la Academie.

---

meni un mare număr de veliere ca goelete, cutere și yachturi de curse.

La noi, bărbații luminați și patrioți ce ne-au dat Neatârnarea și Regatul, au pus și temelia Marinei. Deși nu erau oameni de mare, au înțeles admirabil rolul școlii în această nouă ramură de progres și apărare a țării.

Deaceea prima navă de mare a tânărului regat român, a fost o navă școală.

Dacă gândul a fost chibzuit, înfăptuirea a fost desăvârșită, a fost *„Mircea"*.

Una din cele mai perfecte construcții, *„Mircea"* a făcut fală marinei ce l'a stăpânit, cum a făcut fală șantierului și țării ce'l construise. *„Mircea"* e una din acele realizări a omului ce nu pot să pară învechite, demodate, din cauză că nu s'a putut face ceva mai desăvârșit, mai complect, în categoria lor.

Cincizeci și patru de ani, bătrânul bric ne-a dat nouă, marinarilor români, exemplul cel mai măreț al datoriei împlinite până la cap. Fie ambasador al țării în mări scandinave, fie ponton într'un convoi de aprovizionare *„Mircea"* a rămas acelaș, primul la datorie, fără semn de oboseală, fără murmur. Truda lui de o viață, în luptă cu vântul și valul, n'a fost pierdută, el ne-a dat cea mai frumoasă tradiție a marinei noastre, ne-a dat patruzeci de generații de marinari, dela amirali înțelepți la destoinici comandanți de vapor, de la ageri gabieri la technicieni desăvârșiți.

Azi, bătrânul bric are dreptul la odihnă. Fără îndoială că dacă i s'ar cere-o ar fi în stare să ia din nou drumurile de mult bătute spre a purta din nou în școala mării pe tinerii marinari ai țării.

A rămas prea mic, e prea obosit pentru a mai putea fi întrebuințat cu real folos.

Nevoia unei noui nave-școală a devenit mai aprigă acum ca oricând, odată cu afectarea navei baze *„Constanța"*, misiunei pentru care a fost construită.

Sunt mulți poate și la noi care se vor îndoi de necesitatea unei nave-școale cu vele. Să-și reamintească însă că noi nu avem populație maritimă autochtonă din care să ne recrutăm marinarii; să-și reamintească că o marină mică, cu mijloace puține, nu'și compensează slăbiciunea decât prin valoarea ridicată a personalului, prin gradul său de formare. O marină cu cât e mai mică, trebue să fie mai eficientă. Și valoarea personalului se reduce la valoarea cadrelor.

Ori, cum am arătat la începutul acestor modeste rânduri, cadrele acestea nu se formează desăvârșit decât când prima educație marinărească au primit'o în școala minunată a velelor.

Acolo, și numai acolo se formează marinarii perfecți de care vom avea nevoe.

Aceasta atât pentru marina de război cât și pentru cea comercială. Azi când aceste două ramuri s'a apropiat, cum și era nevoe, azi când se plănuește unificarea învățământului marinăresc, e necesar să se vadă din pilda țărilor de mai sus, că, peste tot, ambele marine dau o egală însemnătate acestei ucenicii.

M. S. Regele în adânca Sa cunoaștere a stărilor marinărești dela noi, ne-a indicat cum nu se poate mai luminos cimentul ce trebue să lege conștiințele tuturor marinarilor acestei țări, soclul ambițiunilor și nădejdilor noastre: *„spiritul lui „Mircea"*.

Dar: *„spiritul lui „Mircea" tot numai cu „Mircea" se poate creea și cultiva"* [1]).

E nevoe de a da un urmaș lui *„Mircea"*, pentru a putea dura și desvolta *Marina*, totdeauna cel mai puternic argument al unui popor ce trăește și vrea.

1) C-dor V. Schmidt.

1) *Slobozenia poporului* prin desrobirea ţiganilor, oborîrea pronomiilor şi a privilegiilor de naştere şi caste, proclamarea egalităţii politice şi civile pentru toţi fiii României, transformarea patriei într'un stat constituţional cu instituţii parlamentare şi ridicarea păturei ţărăneşti prin împroprietărire.

2) *Unirea* ţărilor române într'un stat *independent,* care trebuia să cuprindă nu numai Moldova şi Valachia, dar şi *toate provinciile de peste Carpaţi şi de peste Prut.*

Unele din aceste îndrăsneţe visuri le-a văzut realizate, altele... le-au realizat, conduşi de spiritul lui, urmaşii.

Convins că pentru a uşura realizarea acestor ideale cele mai sigure mijloace sunt pe deoparte întărirea internă prin cultură, spre a se forma o conştiinţă naţională puternică care să afirme drepturile noastre, iar pe de alta informarea străinătăţii asupra originei noastre şi a rolului nostru de străjeri apărători ai civilizaţiei occidentale, — s'a consacrat la început studiului istoriei, publicări în străinătate studii istorice şi culturale asupra poporului nostru.

El a fost primul care a introdus cuvântul *„român"* şi *„România"*, în loc de moldovean, muntean sau valah, — înlocuind pe acel „les roumannis" al lui Asache.

A urmări pas cu pas activitatea lui Kogălniceanu pentru înfăptuirea idealurilor ce-i frământau până la chinuire sufletul, ar însemna să spunem lucruri cunoscute şi de neştiutori de carte. Ne vom mărgini numai la cele în legătură cu scopurile Ligei şi ale revistei noastre.

In primul rând a fost lupta ce a dus-o în 1877 pentru a para lovitura ce ni se pregătise de Ruşi de a reîua cele trei judeţe din Sudul Basarabiei şi a deveni astfel din nou stăpâni pe gurile Dunării, făcând să se primească formula „precum şi a menţine şi a apăra integritatea actuală o României".

La congresul dela Berlin, cu toate sfaturile marilor puteri ca să ne înţelegem cu Ruşii a tot puternici, Kogălniceanu luptă din răsputeri pentru apărarea drepturilor noastre, reuşind să scape Delta şi insula Şerpilor din ghiarele ruşilor.

Lupta a fost dârză la Berlin. La sfârşit Kogălniceanu scoase dintr'un portofoliu roşu câteva hârtii şi apăsând pe fiecare cuvânt ca să-i transforme în bolovan zise :

— Cu voia Congresului şi Alteţei sale Domnul Preşedinte al Congresului vă depun pe masa conferinţelor patenta imperială, iscălită de M. Sa Impăratul tuturor Ruşilor şi prin care se dă principelui Gorciakoff împărăteasca împuternicire de a ratifica Convenţiunea din 4 April 1877 şi de a garanta şi apăra integritatea teritoriului patriei mele. Şi mai cer voie Congresului să depun şi declaraţiunea iscălită de principele Gorciakoff, care în numele împăratului ratifică Convenţiunea şi făgăduieşte că va fi respectată şi executată în tot cuprinsul ei.

La un semn de primire al lui Bismarc la care răspunse un surâs de adâncă răutate al lordului Beaconsfield (Disraeli). Kogălniceanu se sculă iarăşi de pe scaun şi plecând spre masă, păşi încet, încet şi apăsat, ci şi cum ar fi dus la mormânt cinstea iscăliturilor lui Alexandru al II-lea şi Principelui Gorciakoff... Fu un moment de oribilă tăcere. S'ar fi crezut că moare cineva. Murea dreptatea şi murea cinstea. Românii se închinară şi ieşiră. Sacrificiul era consumat. Basarabia era pierdută.

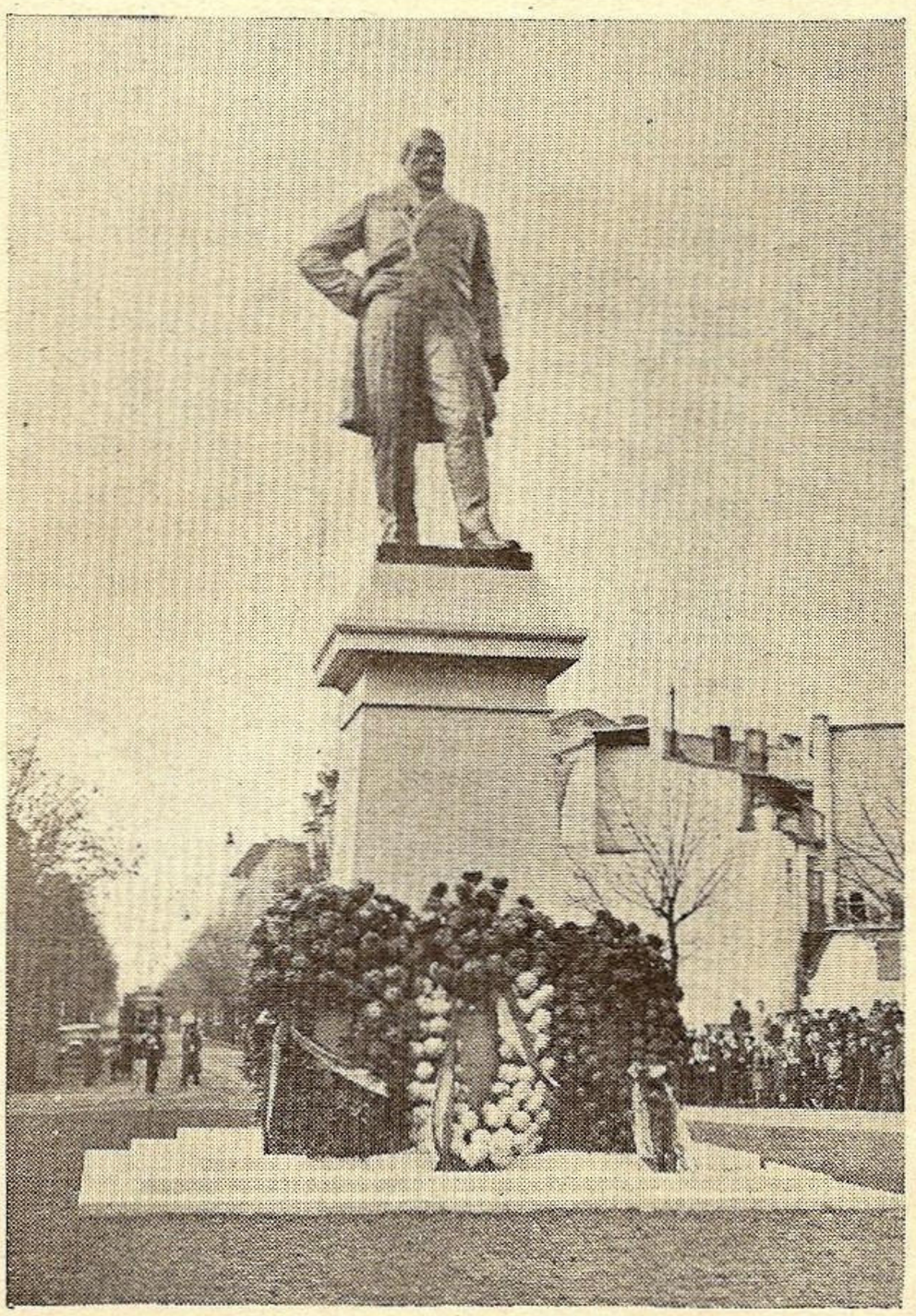
Dar nu pentru totdeauna.

O altă luptă a fost în 1882 când Austria a cerut să facă poliţia pe Dunăre dela Porţile de Fer la Brăila, deşi nu era stat suveran.

Deşi nu mai era în guvern, totuşi prin memorii, prin studiul *Chestiunea Dunării* atât de documentat, trezeşte guvernul la luptă şi graţie prieteniilor ce le câştigase printre alte puteri, reuşeşte a păstra Dunărea *„cheia mântuirei noastre"*.

Când comisia însărcinată a verifica pretenţiile acestora, bazate pe faptul că nu avem mijloace pentru a face poliţia pe Dunăre, guvernul, graţie lui Kogălniceanu, aduce cu trenul câte-va şalupe cari apărură la fiecare cot şi în fiecare port, dovedind astfel că aserţiunile austriace erau lipsite de fundament.

D. Profesor *Iorga* vorbind despre Kogălniceanu spune: „Om întreg, el a trăit din viaţa societăţii întregi, interpretată printr'o inteligenţă care nu făcea decât să rezume cu strălucire această viaţă, pentru ca din aceasta însăşi să se desfacă impulsul voinţei menite să ducă mai departe societatea în continuă mişcare.



Statuia lui M. Kogălniceanu

Nimeni n'a apărat cu mai multă competenţă şi cu nu mai puternic talent cauza ţării biruitoare, dar sfăşiate, decât acest emisar a cărui inteligenţă era în stare să biruie în orice discuţie.

Şi oricine admite că după aceia în apărarea dreptului nostru asupra *Dunării* bătrâneţea expertului om de Stat a adus aceleaşi servicii patriei ca şi o tinereţe voinică".

Lui Kogălniceanu datorim independenţa noastră, stăpânirea gurilor Dunării şi mai ales a Dunării. Recunoscători îi vor fi toţi românii, în special marinarii, în vecii vecilor.

Consideraţiuni asupra unui nou port la Marea Neagră

Canalul maritim al Dunărei este întreţinut de C.E.D. din taxele percepute de la vasele de mare cu un tonaj superior celui de 120 t. registru, care intră în Dunăre pe braţul Sulina. Comisiunea Europeană a Dunărei, luând naştere din multiplele interese a ţărilor europene, după războiul din Crimea, la gurile Sulina până la Brăila.

Importanţa canalului, foarte mare înainte de tratatul de la Versailles pentru întreaga Europă centrală, a scăzut după război, prin desvoltarea portului polonez Gdynia, prin eşirea Jugoslaviei la Marea Adriatică, prin trecerea porturilor Fiume şi Trieste la Italia.

Polonia, Jugoslavia şi Italia au acaparat o bună parte din traficul Dunărei.

Lipsa de activitate progresivă pe Dunărea maritimă, a micşorat numărul vapoarelor intrate pe canalul şi C. E. D. n'a fost în măsură să reducă taxele plătite de vase, încât o bună parte din produsele noastre şi a ţărilor riverane în loc să mai ia drumul natural al mărei, au plecat cu calea ferată spre porturile din Adriatică sau spre Gdynia în Baltică.

Transformarea Europei Centrale, după desfiinţarea Austro-Ungariei, în ţări independente, cu interese comune de acaparare a traficului fluvial, a căror concurenţă n'a slăbit cu toate sforţările diplomatice pentru o înţelegere, a avut ca rezultat micşorarea numărului de vase intrate la Sulina după război, căci traficul s'a împărţit.

Veniturile C. E. D. scăzând, s'au înregistrat în aceşti ani defecţiuni importante în întreţinerea canalului navigabil la 23 picioare, având repercursiuni fatale asupra vadului comercial de la gurile Dunărei, lovind mai ales în traficul nostru maritim.

Actualul canal maritim de la Sulina prezintă două mari lacune :

1°) Inghetul de peste iarnă, care paralizează tot traficul maritim şi fluvial, cel puţin trei luni pe an.

2°) Intreţinerea întregului canal navigabil şi a barei de la gură, la adâncimea de 23 picioare, în condiţiuni sigure pentru vasele mari care în prezent vin în Dunăre la încărcare.

In jurul acestor două chestiuni, rezultante dintre încasări şi necesităţi de ordin administrativ şi technic, se desfăşoară activităţi politice, intră în joc personalităţi cu variate competinţe, se ţin periodice şedinţe între reprezentanţii ţărilor interesate, dar lacunele rămân cu acelaş defect primordial, menţinându-ne nouă aceleaşi dificultăţi în desvoltarea traficului nostru maritim.

Inghetul Dunărei, cea mai mare calamitate, a fost dezbătut de nenumărate ori, de oameni competenţi, ajungându-se la formula spărgătoarelor de ghiaţă, care dacă vor asigura cu multă cheltuială scurgerea la vale a vaselor încărcate şi blocate pe canal de ghiaţă, nu vor putea asigura operaţiunile de încărcare la Brăila şi Galaţi a vaselor ancorate în Dunăre, căci nu există analogie cu întreţinerea de iarnă a gurilor râurilor din westul şi nordwestul Europei, unde efortul spărgătoarelor de ghiaţă este ajutat de fenomenul de maree şi de apa călduţă din Ocean.

La noi acest efort va fi stânjenit şi împiedicat de gerul năpraznic al iernei, de viscolul siberian ce se prevală iarna în câmpia Dunărei, prefăcând-o într'un pod de ghiaţă, ca şi lacul Baical din Siberia.

Va fi o imposibilitate să se menţină pontoanele de acostare, să se mişte şlepurile şi elevatoarele, să se facă schelele de acostare pentru vasele ce ar veni iarna să încarce la Galaţi, Brăila, şi în celelalte porturi de pe braţul Chilia, în timpul înghetului.

Aceasta calamitate ne abligă a căuta o altă scăpare.

Orice eşire la mare trebue să prezinte uşurinţa unei legături pe uscat cu restul ţărei, astfel ca pe timpul iernei comerţul din Dunăre să nu fie sistat.

La 1865 când s'a reglementat navigaţia pe canalul maritim Sulina, technica abia începea să aibe un slab răsunet la noi, şi construcţia unei cale ferate sau a unui pod era o problema grea.

Azi pentru noi, din punct de vedere technic, este foarte uşor de realizat, rămânând doar să se găsească banii necesari, printr'o cale ferată dealungul nordului Dobrogei la poalele dealurilor, cu un pod peste Dunăre la Ghecet Brăila sau depe înălţimile Ţiglinei la Azaclau, până la gura Sfântul Gheorghe.

Când s'a ales braţul Sulina pentru canalul maritim s'a ţinut seama de procentul (7%) mic al lui din debitul total al Dunărei, având ca consecinţă o depunere mai redusă de nisip, deci evitarea bancurilor pe toată lungimea lui şi la bară.

Ori din lupta costisitoare pe care C. E. D. o duce cu natura, ca să menţină la bară 23 picioare adâncime, neglijând aproape restul canalului a cărui formă este aproape cea naturală şi slab balizată, pentru noi rees mari taxe la vapoare, răsfrângându-se asupra preţului de vânzare a mărfurilor noastre în străinătate.

Bara de la Sulina, mărginită de cele două diguri de apărare prelungite în fiecare an în mare, cu cheltueli mari, înghite împreună cu administraţia toate veniturile din taxe, fără a garanta menţinerea adâncimei canalului şi a barei, dacă dragele n'ar lucra, căci fenomenul de inisipare se produce oricât s'ar prelungi digurile la larg.

Privin o hartă marină a Mărei Negre, vedem ca spre nord de gura Sf. Gheorghe linia sondajelor de 20 fathoms care este la 1 şi 1/2 mile de insula *Sakaline* din estul gurei Sf. Gheorghe, se îndepărtează de coasta noastră, adică dela Delta Dunărei, trecând prin faţa Sulinei la 12 mile marine (circa 20 Klm), pe la Insula Şerpilor, la 40 mile (75 klm) în sud de coasta Basarabiei şi de gura Nistrului, la 60 mile (115 Klm) de Odessa şi de coasta de sud a Ucrainei, ca să se apropie de colţul de vest al Crimeii.

Deci inisiparea de la sudul Basarabiei şi de la gurile Dunărei este un fenomen pe care îl produc toate fluviile ce se varsă în Marea Neagră în sud-vestul Ucrainei, la un loc cu Dunărea şi se manifestă între coasta Crimeei şi coasta noastră.

Nu trebue mărginită acţiunea de inisipare la Delta

Dunărei numai pe simplul transport de nisip al Dunărei, ci trebue pusă în legătură şi cu celelalte depuneri de nisip de la gurile Nistrului, Bugului şi a Niprului, a căror ape aduc la fel nămol spre mare.

Curentul maritim ce ocoleşte Marea Neagră de la Bosphor, prin est pe la Batum, se întoarce spre nordul Mării Negre, ca să se transforme pe coasta noastră, într'un curent dealungul coastei de la nord la sud sau sud-vest, fiind zădărnicit de curenţii fluviilor şi a râurilor.

Curentul apelor Dunărei la Deltă, mai ales primăvara când apele sunt umflate, cu o viteză ce ajunge la 2 şi 1/2 — 3 mile pe oră, dă *naştere la contracurenţi,* când se întâlneşte cu curentul maritim, din a căror cauză apa incepe a sta pe loc şi se produce decantarea apelor dulci.

Acelaş lucru se produce desigur şi cu apele Nistrului, Bugului, şi a Niprului în acest colţ de nord vest al Mării Negre unde adâncimile mării scad simţitor.

Inisiparea se produce şi la sud de gura Sf. Gheorghe, în golful de la Gura Portiţei, spre Constanţa până la capul Sablah, încât linia adâncimilor de 20 fathoms se îndepărtează de coasta noastră, la sud de Sf. Gheorghe, trecând la 12 mile (20 klm) de Constanţa.

DECI CEL MAI APROPIAT PUNCT AL COASTEI NOASTRE DE ADÂNCIMILE MARI ALE MĂREI NEGRE este gura SF. GHEORGHE.

D'n aceste motive cel mai potrivit loc pentru un port maritim pe coasta noastră devine Sf. Gheorghe.

In afară de aceste calităţi, gura braţului Sf. Gheorghe mai prezintă avantajul mare de a avea trei insule de nisip spre mare, ca o justificare a unui fenomen specific în acest colţ al mării, unde pare ca întâlnirea curenţilor determina formarea şi menţinerea lor.

Ele adăpostesc o lagună de 8 Klm lungime, despărţite de uscat cu o întindere de 3 Klm.

Insulele (cea mai mare se chiamă Insula Sakalin) au o direcţie nord sud, colţul de sud îndreptându-se spre sud-vest, adică paralel cu coasta şi încep cam de la limita sudică a braţului principal de la Sf. Gheorghe, adăpostind de furia mării, o suprafaţă de circa 24 Klm. patraţi, precum şi alte mici braţe de scurgere a fluviului.

Laguna are adâncimea maximă de 1,80 m şi tot fundul este nisipos.

Apa este sălcie şi deschiderea ei este spre sud-vest.

AICI ESTE LOCUL VIITORULUI PORT AL ŢĂREI NOASTRE, gura Sulinei, gura Chiliei, baia Jibrieni, coasta de sud a Basarabiei fiind supuse inisipărilor, care de altfel nu cruţă nici unicul port al nostru Constanţa a cărui adâncime trebue menţinută prin dragare continuă.

Laguna apărată la Nord Est, Est, Sud-Est, de aceste insule de nisip, ce pot fi consolidate cu plantaţii şi arocamente de piatră spre mare, va trebui despărţită de gura braţului, printr'un cheiu pe malul drept al lui, prelungit de la uscat până la capătul de nord a insulei.

Acest cheiu spre nord va fi acostat de vasele fluviale în Dunăre, iar la sud de vasele maritime. Pe el se vor face linii ferate, magazii, elevatoare, silozuri etc. Laguna va fi adâncită pe măsura nevoilor de mărire a portului. Intrarea va fi pe la sud. Gurile mici ale braţului ce se varsă din malul drept al lui în lagună vor fi astupate la fluviu.

Pe malul drept al braţului, la poalele dealurilor din nordul Dobrogei, până la Ghecet în faţa Brăilei sau până la Azaclu în faţa înălţimilor de la Tiglina se va face linia a doua de cale ferată, de un mare interes economic şi strategic, pe care se vor scurge, iarna, când îngheaţă Dunărea, produsele noastre din nordul ţării.

Al doilea pod la Ghecet sau Azaclau (Brăila sau Galaţi) este mai important de cât ori care alt pod peste Dunăre, servind să ducă spre Marea Neagră, spre vadul natural al ţărei noastre, toate produsele noastre, decât a le duce spre alte mări, prin alte ţări.

Toate aceste lucrări, de un important interes pentru comerţul ţării, technicei naţionale, dezvoltărei serviciilor de navigaţie maritime şi fluviale, strategiei ţări, depind de desfinţarea C. E. D.

Câstigată această chestiune, trebuesc clarificate următoarele ipoteze :

1°) Renunţăm la costisitoarea şi covârşitoarea întreţinere a canalului maritim pe Dunăre de la mare până la Brăila, mulţumindu-ne a avea un al doilea port maritim la gura Dunărei, legat de interiorul ţărei cu cale ferată iarna, şi cu serviciile de navigaţie fluviale vara.

2°) Menţinem canalul maritim până la Brăila.

Ipoteza întâia este aceia care corespunde intereselor naţionale şi din al căror monopol ţara va câştiga când alte ţări străine vor face apel să le dăm posibilitatea accesului la marea Neagră.

Ea ne scuteşte de o luptă costisitoare cu natura, renunţând la canalul maritim neutilizabil iarna, lăsând în schimb Dunărei valoarea sa naturală adică o cale de comunicaţie internă, şi ne dă posibilitatea în viitor când vom fi mai bogaţi să facem şi acest lucru.

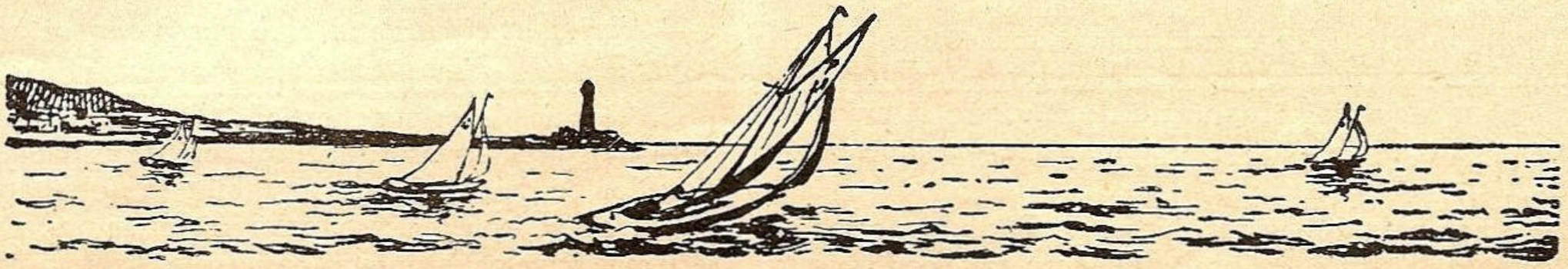
Ipoteza a doua ar avea aceleaşi greutăţi ca şi canalul Sulina, cu deosebirea că lucrările la bară ar fi mai eftine.

In ambele ipoteze numai braţul Sf. Gheorghe este cel mai apropiat de adâncimile mai mari ale mării Negre şi de aceia aici este locul celui al doilea port maritim.

De sigur că la toate cele spuse de mine se vor găsi interese locale în susul Dunărei, care vor prezenta critica consideraţiunilor mele, dar logica, inisiparea de la gurile Dunărei şi de-alungul coastei noastre până la capul Şablah, ceia ce dă de cheltuit portului Constanţa sume mari pentru dragare zilnică, actuala împărţire a centrului Europei şi eventuala transformare a Ucrainei, vor dovedi aceia ce susţin.

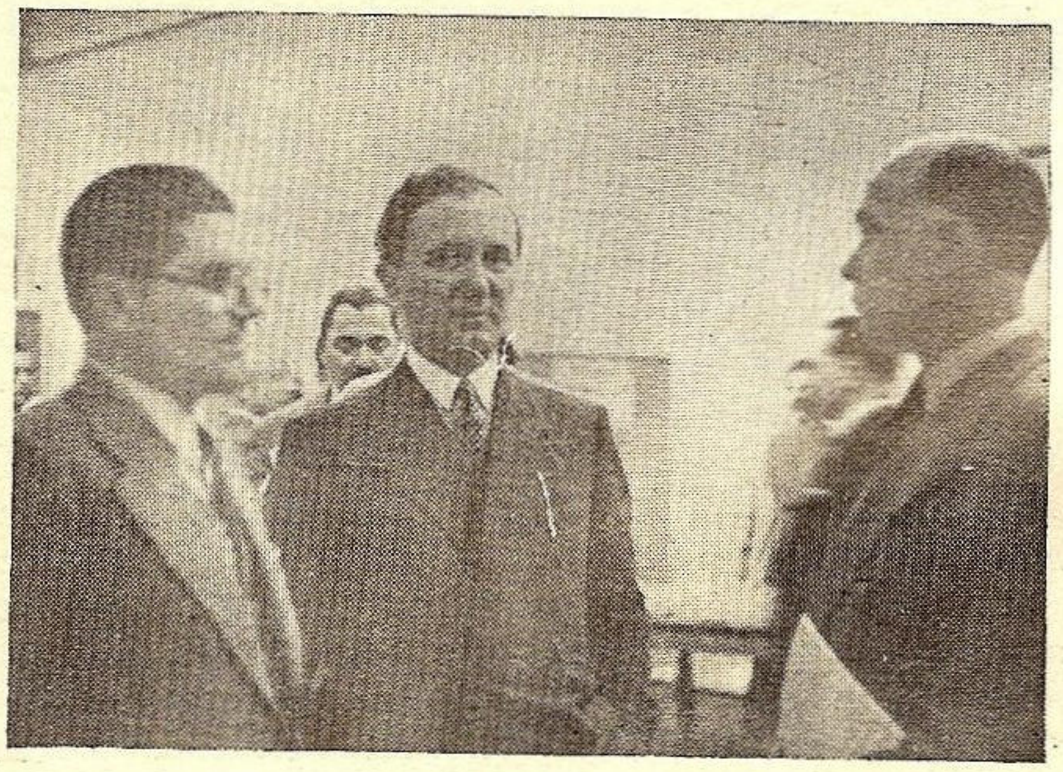
28 Octombrie 1936.

C-dor Iosif Răşeanu



Conferința internațională maritimă dela Geneva

Imediat după congresul general al Uniunii muncitorilor din porturi şi transporturi, ţinut în Septembrie anul trecut la T.-Severin, excelenta revistă *„Marea Noastră"* a avut bunăvoinţa să-mi publice un articol inspirat din desbaterile şi hotărîrile acelui congres. Articolul (apărut în numărul 10 din Octombrie 1935) se ocupa de organizarea personalului din marina comercială. Arătam atunci dece congresul dela T.-Severin se ocupase în mod special de soarta marinarilor : pentrucă şi aceştia fac parte din marea familie muncitorească, deoarece, indiferent de caracterul breslei lor, indiferent de bogatul bagaj de frânturi din culturi străine acumulate în luni şi ani de peregrinări, şi indiferent de ţinuta unei uniforme mult respectate, ei, marinarii, sunt în fond, ca şi ceilalţi muncitori, nişte nedreptăţiţi. Şi, pe scurt, concretizam revendicările imediate ale personalului din marina comercială, însuşite de congresul Uniunii muncitorilor din



O parte din delegaţia română la conferinţa maritimă dela Geneva : Dela stânga la dreapta ; Lazăr Măglaşu, *comandor* N. Păiş *şi comandor* V. Dragalina.

porturi : reglementarea orelor de muncă la bordul vaselor, protecţia marinarilor în cazuri de boală, repausul săptămânal, concedii de odihnă cu plată, repartizarea prin rotaţie a marinarilor la muncile marinăreşti din porturi, calificarea profesională a marinarilor şi încheerea unui contract colectiv pe întreaga ţară care să stabilească în mod uniform condiţiile de muncă şi salarizare.

Consecvent acestui program, Uniunea pe care o conduc a profitat luna trecută de convocarea conferinţei internaţionale marinăreşti delegând pe subsemnatul — de acord cu Confederaţia generală a muncii şi Ministerul muncii — să reprezint la Geneva interesele personalului din marina comercială română. Despre această conferinţă şi rezultatele ei, ţin să informez pe cititorii revistei *„Marea Noastră"*.

Conferinţa internaţională maritimă a fost convocată de Biuroul internaţional al muncii, la cererea insistentă şi des repetată a marilor organizaţii de marinari şi muncitori din porturi din Apus, — fixându-i-se următoarea ordine de zi :

1) Reglementarea orelor de lucru pe bordul vaselor şi efectivele în legătură cu orele de lucru pe bord ;

2) protecţia oamenilor de mare în cazuri de boală ; asigurarea de boală a oamenilor de mare ; obligaţiunile individuale ale armatorilor faţă de oamenii de mare bolnavi sau răniţi ;

3) ameliorarea condiţiilor de şedere a marinarilor în porturi ;

4) instituirea de către fiecare ţară maritimă a unui minimum de capacitate profesională cerut căpitanilor, ofiţerilor de punte şi ofiţerilor mecanici îndeplinind funcţiunile de şef de quart la bordul vaselor comerciale ;

5) concediile plătite ale marinarilor.

Conferinţa s'a deschis la Geneva în ziua de 6 Octombrie a. c., în prezenţa delegaţilor guvernelor, marinarilor şi armatorilor din următoarele ţări : Australia, Belgia, Anglia, Canada, Chili, China, Danemarca, Egipt, Spania, Estonia, Finlanda, Grecia, India, Japonia Norvegia, Olanda, Peru, Polonia, România, Siam, Suedia, Cehoslovacia, Venezuela, Jugoslavia, Franţa, Ungaria, Letonia, Mexic, Statele-Unite ale Americii şi Rusia Sovietică. România a fost reprezentată de d-nii ing. Stavri Cunescu, directorul general al muncii, Mihail Enescu directorul general al Casei centrale a asigurărilor sociale, ca reprezentanţi ai guvernului român ; comandor Dragalina ca reprezentant al porturilor ; comandor N. Păiş, inspector general al porturilor ; amiral Negru, delegat guvernamental ; Stancu Marin, membru în sindicatul „Marea" din Constanţa şi subsemnatul, reprezentant al salariaţilor în calitate de secretar general al Uniunii muncitorilor din porturi, transporturi şi marina comercială.

S'au format şase comisiuni speciale care au luat în studiu, ante-proectele alcătuite de către *Biroul Internaţional al Muncei* care au servit ca bază de discuţiuni.

Fiecare comisiune, a început să lucreze separat, urmând ca rezoluţiile la care se ajungea să fie supuse plenului conferinţei.

In fiecare din aceste comisiuni, au avut loc discuţiuni aprinse între cele două elemente principale reprezentate, — armatorul, marinarul — în sprijinul cărora intervenea după caz şi cel de al treilea element — guvernul.

Să rezumăm desbaterile şi rezoluţiile fiecărei comisiuni în parte :

Comisiunea pentru protecţia marinarilor în caz de boală.

A fost prezidată de către *D-ra. Stemberg* — doctor în drept şi directoare în ministerul asigurărilor sociale a Olandei.

Delegatul român a fost d-l *M. Enescu.*

Dela început s'a pus chestiunea definirei :

— *cari sunt persoanele ce trebuesc proteguite ?*

— *cari sunt riscurile la care pot fi supuse aceste persoane ?*

Ca răspuns la prima chestiune, după discuţiuni aprinse între delegaţii armatorilor şi guvernelor deoparte şi marinarilor pe dealtă parte s'a stabilit că : obligaţiile armatorilor să se aplice persoanelor întrebuinţate exclusiv în serviciul navelor, şi numai pe navele afectate comerţului,

excluzând vasele pentru pescuitul costier și cele sub 25 tone.

Pentru răspunsul de dat la cea de a doua chestiune, greutățile s'au ivit atunci când a trebuit să se precizeze timpul cât ar ține obligația armatorului față de marinarul bolnav.

S'a ajuns în fine la următoarele concluziuni principale:

— Asistența cade în sarcina armatorului din momentul în care marinarul este efectiv în serviciul său și până la vindecarea boalei sau accidentului sau până la constatarea caracterului permanent al boalei sau accidentului însă cu posibilitatea ca această perioadă să înceteze după 4 luni.

— Dacă într'o țară există un sistem de asigurare a marinarului contra riscurilor, atunci armatorul este descărcat de obligația de a suporta sarcinele de vindecare expuse mai sus.

— Pe timpul boalei, marinarul are drept la salariu, numai dacă continuă a locui la bord sau dacă are familie.

— Marinarul bolnav sau rănit lăsat într'un port străin are dreptul la cheltuelile de repatriere până în portul de angajament, al plecărei sau alt port al țărei sale.

— Eventuale cheltueli de înmormântare a marinarului decedat, nu însă și cele de repatriere a cadavrului, cad în sarcina armatorului.

— Pentru interpretarea și aplicarea dispozițiunilor convențiunei să nu se facă distincțiune de naționalitate sau rasă.

Aceaș comisiune a mai stabilit și punctele principale ale unei a doua convenții, privitoare la asigurarea marinarului contra boalei, și care are la bază aceleaș principii ca și convenția primă. In rezumat aceste principii sunt:

— Asiguratul are drept la o îndemnitate în caz de incapacitate de muncă sau privațiune de salariu.

— In afară de îndemnitate, marinarul asigurat are drept la asistență medicală și spitalizare dacă e cazul.

— Indemnitatea este suprimată sau redusă în cazul unei îmbolnăviri intenționate a asiguratului.

— Indemnitatea se plătește și pentru cazul de maternitate a soților marinarului asigurat sau a femeilor utilizate în serviciu.

Proectul primei convenții a fost adoptat de către comitetul de redacție cu 64 voturi contra 11, iar al celei de a doua, cu 52 contra 5.

Comisiunea pentru ameliorarea condițiunilor de ședere în porturi.

A fost prezidată de către d. *M. Phocas,* reprezentantul guvernului grec.

Delegatul României în această comisiune a fost d-l C-dor Adj. (R) *Păiș N.*

Dat fiindcă materia acestei discuțiuni e prea vastă și complexă ca să se poată fixa obligații precise unui guvern sau unui organism oarecare, nu s'a alcătuit proectul unei convenții, ci proectul unei recomandațiuni, care cuprinde 7 titluri.

— *Organizarea generală.* — Să se creeze în fiecare port mare un organism central care să coordoneze eforturile particulare în acest sens.

— *Reglementare.* — Pentru vânzarea băuturilor alcoolice, interzicerea stupefiantelor, supravegherea hotelurilor, barurilor, crearea unei poliții a portului.

— *Higiena.* Măsuri pentru prevenirea tuberculozei, boalelor tropicale și venerice, pentru tratamentul și spitalizarea marinarilor bolnavi.

— *Locuibilitate și recreare.* Imbunătățirea condițiunilor de locuibilitate și favorizarea vieții de familie pentru marinari.

— *Economia și transmiterea salariului.* — Mijloace de depunere și trimiterea parțială sau totală a salariului.

— *Informațiuni.* — Punerea la îndemâna marinarilor mijloacelor care le-ar ajuta în viața lor profesională.

— *Organizarea financiară.* — Sugestiuni asupra mijloacelor financiare necesare organizărei expuse în cele 6 puncte de mai sus. Aceste mijloace cad în sarcina statului, a administrațiilor locale sau a vărsămintelor benevole filantropice.

Proectul a fost admis cu 79 voturi contra 0.

Comisiunea pentru fixarea minimului de capacitate profesională de cerut comandanților și ofițerilor.

A fost prezidată de d-l *M. Kitaoka* delegatul guvernului japonez.

Delegatul României a fost d-l C. Amiral (R) *Negru N.*

Deasemeni nici asupra acestei chestiuni nu s'a făcut un proect de convențiune ci numai de recomandare.

Discuțiunile au fost foarte aprinse, tendința unor membrii, în special al celor guvernamentali și al armatorilor englezi, fiind de a lăsa soluționarea acestei probleme asupra legiferărilor naționale respective.

S'a hotărît să se recomande, prin urmare, ca această capacitate să fie dovedită printr'un brevet care să se dea în funcție de anumite condițiuni: de vârsta minimă pentru primire sau înaintare, experiența profesională căpătată printr'un anumit stagiu și a rezultatelor obținute prin examene profesionale.

In sarcina legislațiilor naționale nu ar rămâne de cât controlul și sancțiunile în caz de infracțiune la aceste reguli.

Ca dispozițiuni tranzitorii, s'a fixat termenul de 3 ani, după care aceste măsuri trebue să se aplice.

Proectul a fost adoptat, cu 58 voturi contra 8.

Comisiunea pentru fixarea ore'or de muncă și a efectivelor la bord.

A fost prezidată de d-l *Haarbleicher,* delegatul guvernamental al Franței.

Delegații români au fost d-nii: *St. Cunescu, C-dor Adj. (R) Paiș N, Stancu Marin.*

In această comisiune s'a dat cea mai mare bătălie între elementul armator și salariat.

Dela început s'a pus chestiunea dacă limitarea orelor de muncă să se aplice sau nu și ofițerilor.

S'a votat în sfârșit cu 65 voturi contra 34 că proectul să se aplice și ofițerilor. Contra au votat, delegații guvernamentali ai Angliei și Indiei și toți delegații armatorilor (afară ai armatorilor americani și francezi).

A doua chestiune ce s'a pus a fost limita tonajului navelor la bordul cărora trebue să se aplice dispozițiunile.

In principiu elementul salariat era pentru 8 ore de muncă pe zi, pentru tot personalul, pe toate navele mai mari de 1000 tone, iar elementul armator, pentru 8 ore de muncă dar pe vase dela 2500 tone în sus.

Cea mai îndârjită opunere a fost făcut de delegaţii armatorilor norvegieni şi ai guvernului englez, care cereau neapărat 8 ore de muncă pe zi, 56 ore de muncă săptămânală, pe nave dela 2500 tone în sus.

In urmă s'a ajuns la aceste puncte principale care stau la baza proectului :

— Se limitează munca la 8 ore pe zi pe nave dela 2000 tone în sus. (70 voturi pentru şi 38 contra).

— Personalul de maşini şi căldări a cărui serviciu e organizate pe cart, munca se limitează la 8 ore pe zi, şi la 56 ore pe săptămână.

Dacă în port serviciu de cart e suspendat, se admite derogări pentru personalul necesar siguranţei navei, a persoanelor înbarcate, sau a încărcăturei.

Dacă în port acest serviciu de cart e menţinut, munca peste limitele prescrise dă drept la salariu suplimentar.

— In mare, în zilele de sosire şi plecare, durata muncei ofiţerilor pe navele ce au cel puţin 3 ofiţeri, nu poate fi mai mare ca 8 ore pe zi şi 56 pe săptămână. Totuşi, în mare, poate fi adăugată o oră în plus pentru nevoile navigaţiei sau administraţiei navei.

— Deasemeni dacă comandantul crede necesar, pot fi impuse patru ore în plus pe zi, în mod ocazional şi cu condiţiunea ca muncă să nu depăşească 12 ore în acea zi.

— Chestiunea orelor adiţionale pentru zilele de sosire şi plecare va trebui să fie soluţionată prin legislaţiile naţionale respective sau prin acorduri colective.

— In port, pentru ofiţeri se aplică aceeaş dispoziţiuni ca şi pentru personal.

— Pentru ofiţerii mecanici se aplică aceleaşi dispoziţiuni ca şi pentru personalul de maşini.

— Pentru agenţii de serviciu general, durata muncei este 12 ore pe zi la navele de pasageri, 10 ore pentru cele de marfă în mare şi 8 ore pentru cele de marfă în port, sub rezerva derogărilor autorizate prin legiferările naţionale.

Aceeaş comisiune s'a ocupat apoi *şi de efectivele pe care trebuesc să le aibă navele.*

S'au fixat numărul de oameni pe care trebue să-l aibă carturile de navigaţie şi anumite proporţii în efective de oameni care să posede condiţiuni de aptitudini fizice şi profesionale.

Astfel, aceste condiţiuni sunt :

— Cel puţin 18 ani, 3 ani de navigaţie maritimă la punte, sau un certificat al autorităţii competente prin care să se dovedească că aptitudinea profesională corespunde aptitudinei medie a unui marinar cu 3 ani de serviciu la punte.

— Convenţiunea obligă ca legislaţiile naţionale să prevadă sancţiuni în cazul violărei de către comandant sau amator, a acestor dispoziţiuni.

Ultima bătălie s'a dat când a fost vorba să se fixeze data intrărei în vigoare a acestei convenţiuni.

S'a propus întâi intrarea în vigoare după ce 24 state, şi Germania, ar ratifica convenţia, apoi s'a redus la 12 state şi în fine s'a fixat la 5 state semnatare cari au o marină comercială mai mare de un milion tone brute.

Comisiunea pentru acordarea de concedii plătite.

Comisiunea a fost prezidată de către d-l *Fitzgerald* delegatul guvernamental al St. Unite.

Delegatul României a fost d-l *L. Măglaşu.*

Ca bază de discuţiune s'a luat proectul întocmit de Biroul Internaţional al Muncei, cu unele modificări.

Convenţia aceasta, în linii principale prevede :

— Marinarii au dreptul la concediu plătit, ca şi muncitorii din industrii.

— La acest concediu au dreptul marinarii cari au un an de serviciu continu la acelaş armator, nu navă.

— Epoca când se acordă concediu, locul unde se ia (locul de angajare a beneficiarului, portul de înscriere sau destinaţie a navei) să se fixeze prin înţelegere mutuală, după nevoile serviciului.

— Legislaţiile naţionale să fixeze sancţiunile în caz de nerespectarea dispoziţiilor convenţiei.

Proectul a fost adoptat cu unanimitate.

Conferinţa a avut apoi să se ocupe de *modificarea convenţiei din 1920 relativ la limita de vârstă pentru munca maritimă.*

S'a fixat în principiu că copiii sub 15 ani să nu fie întrebuinţaţi, afară de următoarele cazuri :

— Pe navele pe care singurii muncitori maritimi sunt membrii unei aceleaş familii, pot fi întrebuinţaţi şi copiii sub 15 ani, însă până la 14 ani.

— Când o autoritate şcolară, sau o alta competentă, apreciază printr'un certificat că copilul este apt ca fizic şi că îmbarcarea este în interesul copilului.

Vârsta însă nu poate fi mai mică ca 14 ani. Şi aceasta, numai dacă legislaţiile naţionale permite aceasta.

După ce proectele de convenţiuni şi recomandări au fost adoptate de către comisiunile respective prin vot, au fost supuse apoi plenului conferinţei. Rezultatul a fost :

Proectul de convenţie pentru caz de boală a marinarilor a fost adoptat cu 70 voturi pentru faţă de 14 contra.

Proectul convenţiei pentru asigurare în caz de boală a fost adoptat cu 60 voturi pentru faţă de 5 contra.

Proectul relativ la brevetul de capacitate a ofiţerilor şi comandantului a fost adoptat cu 80 pentru faţă de 9 contra.

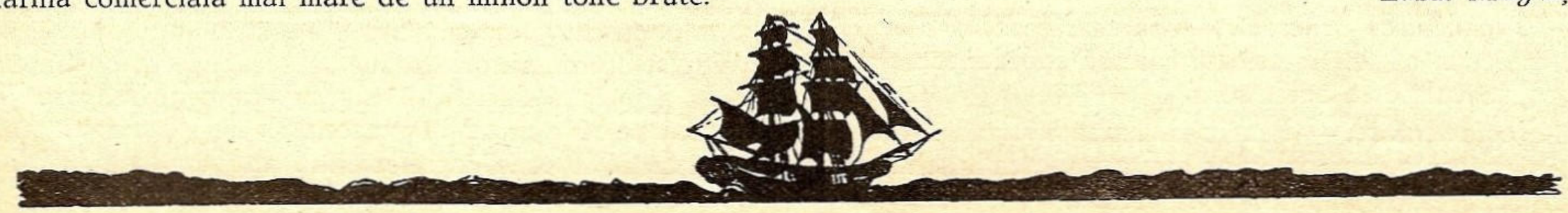
Proectul de recomandare asupra ameliorărei condiţiilor de şedere în porturi a fost adoptat cu unanimitate de 88.

Proectul de convenţie asupra duratei muncei la bord şi a afectivelor a fost adoptat cu 62 pentru faţă de 17 contra.

Proectul relativ la acordarea concediului plătit, a fost adoptat cu 60 pentru faţă de 15 contra.

Bine înţeles că aceste convenţiuni trebuesc ratificate de către statele semnatare şi pe baza lor întocmite legi speciale. Pentru aceasta însă, marinarii trebue să fie organizaţi şi uniţi, şi să aştepte cu încredere alcătuirea lor, pentrucă numai aşa justele lor cereri pentru orânduirea unei vieţi mai bune, se vor realiza.

Lazăr Maglaşu



Apărarea antisubmarină germană din Marea Nordului în ultimul an al războiului

In Noembrie 1917, Marea Nordului avea aspectul unui întins câmp de mine. Pe o rază de mai mult de 150 de mile în jurul insulei Helgoland, câmpurile minate formate din baraje germane și engleze se întindeau de la Hornsriff până la vest de Tersshelling.

Organizațiile germane de dragaj aveau de dus o luptă dârză în contra încercărilor engleze de a împiedica prin continui noi baraje eșirea submarinelor din baia germană. Vasele dragă-mine lucrau din zori până noapte pentru a deschide submarinelor canale de eșire în barajele proaspăt descoperite. Periscopul submarinelor engleze urmăreau dragajele pentru a le mina iarăși, grație submarinelor port-mine. Fiecare deschizătură se complecta cu un baraj la gură, ceeace făcea ca enormul câmp de mine să se întindă din ce în ce mai mult în spre Nord, Nord-Vest și Vest. La întoarcerea submarinelor din expedițiile lor, organizarea de dragaj trebuia să le călăuzească din nou spre casă.

Problema organizației germane de dragaj era deci, să cunoască la fiece moment și să țină evidență barajelor existente, prin care mereu trebuia să se facă drum flotei. Noile baraje trebuiau deci descoperite, drumurile necesare dragate și cei ce lucrau în vederea acestui scop trebuia să fie acoperiți de pericolul de a fi atacați la fiece moment. Afară de hărțuiala distrugătoarelor și a submarinelor engleze, reamintesc în treacăt operația în stil mare a flotei de crucișetoare de luptă și crucișetoare ușoare susținute de chiurasate rapide sub comanda amiralului Napier, întreprinsă în scop de a distruge organizația germană de dragaj și care operație a condus la întâlnirea cu flota de crucisetoare ușoare ale amiralului von Reuter, la 17 Noembrie 1917.

Amiralul Napier nu numai că nu și-a îndeplinit misiunea, dar a lăsat să scape de la distrugere sigură crucișetoarele germane, pentru că nu avea harta exactă a barajelor. Din cauza unei neiertate greșeli a statmajorului Amiralității, unii amirali șefi de grupe nu primiseră la plecare colecția buletinelor barajelor de mine și din nenorocire nici ordinul de operație al comandantului flotei, amiralul Beatty — singurul care avea harta minelor ținută la zi — nu prevedea nimic asupra zonelor minate.

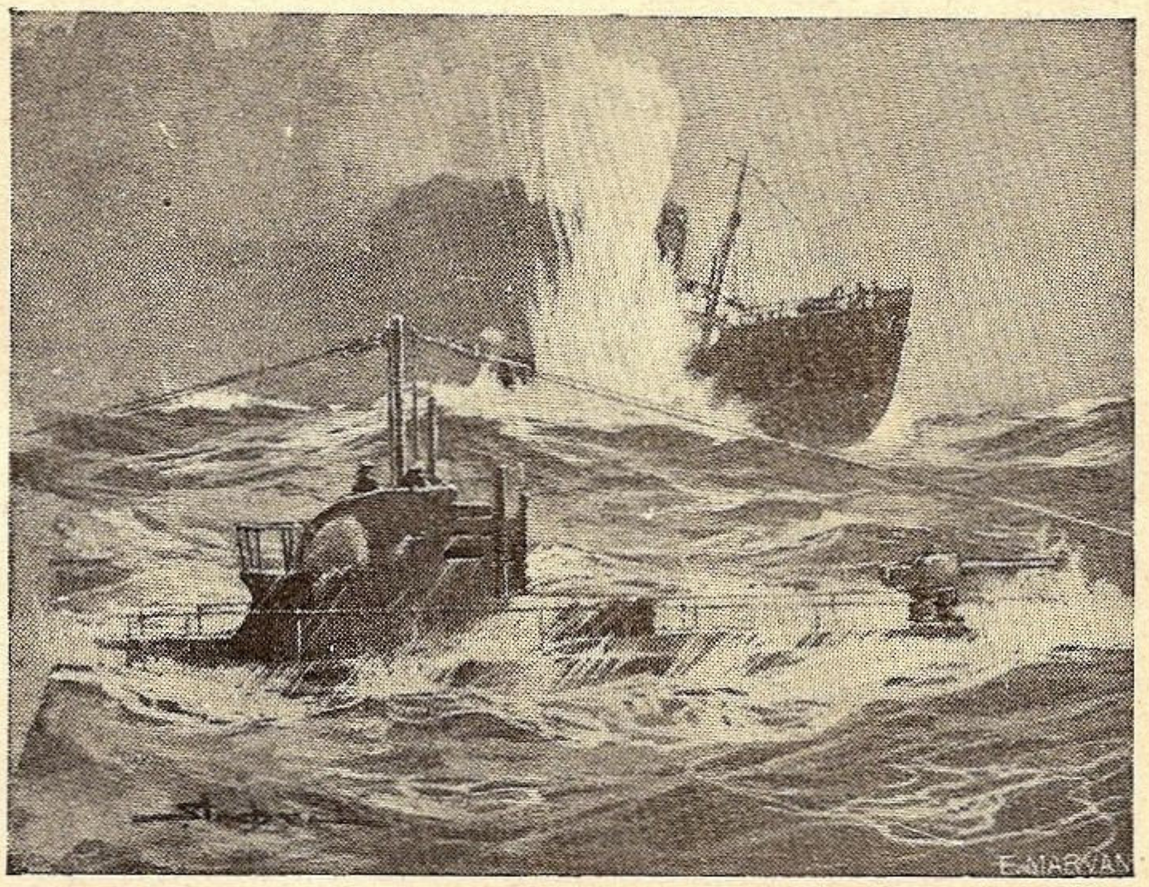
La întoarcere, Amiralitatea a luat în considerație greșeala statmajorului, dar a dezaprobat manevra tactică șovăitoare a amiralului Napier, în special viteza redusă cu care a intrat și condus lupta precum și cele două abateri din timpul ciocnirei cu escadra germană. In schimb toți scriitorii navali cu autoritate au apreciat manevrele și întrebuințarea la timp a ecranelor fumigene ca și atacult de torpiloare ale amiralului von Reuter.

Pentru a reveni la subiect, e de relevat în primul rând, că marina germană și-a îndeplinit misiunea de a trimite la larg și a călăuzi intrarea submarinelor ei grație bunei și neobositei organizări a dragajului, care nu coprindea numai vasele de dragaj propriu-zise pentru menținerea liberă a canalelor, dar încă cargoboturi special adaptate pentru căutarea barajelor, vase de pescari amenajate pentru escorta submarinelor la eșire și intrare, dirijabilele și aviația de la Sylt Helgoland și Nordenep, precum și grupe de contra-torpiloare și crucișetoare ușoare. Pentru susținerea acestui sistem de apărare submarină, era permanent în mare o divizie de chiurasate. Toate aceste forțe erau chemate să opereze din ce în ce mai departe de baze din cauza extinderei necontenite în spre Vest a câmpurilor minate, ceea ce îngreuia mereu însărcinarea încredințată organizației de dragaj.

E interesant de cunoscut care era compoziținea acestei organizații chemate a ține marea mereu pe orice vreme și a lucra în continuu pentru a destrăma zilnic pânza Penelopei :

1) *Flotilele de distrugătoare de baraje (Sperrbrecherflotillen).*

29 de cargoboturi mai vechi de deplasament ce difereau între 2.000 și 6.000 de tone brutto, au fost făcute aproape imersibile. In dublu fund, magazii și unde spațiul permitea, peste un strat de nisip se puneau în forma de grătar trunchiuri de brazi și între ele butoaie goale de ulei, terpentina etc. Golurile erau umplute cu nisip. Toate punțile



Torpilarea unui vas de către un submarin

și pereții verticali erau închiși etanș, pentru a localiza apa intrată. „Superrbrecher"-urile acestea rezistau la 2 explozii de mine sau torpile și chiar dacă compartimentul căldărilor și al mașinei erau inundate, ele reușeau să recâștige portul pentru a fi îndocate, reparate și retrimise pe front.

La intrarea într'o zonă bănuită infectată, se lăsa mașina să meargă singură și se chema pentru un timp echipajul întreg cu centurile de salvare încinse, pe punte. Aici în toate părțile mai erau tot felul de dispozitive de salvare. După detonație sau trecerea pericolului, echipajul își relua posturile pentru combaterea inundației sau pentru continuarea serviciului.

Renumele ce-și complăceau să-și dea ofițerii de rezervă ce primeau comanda unui „Sperrbrecher" *Himmelfahrtskommando* (Comanda de Înălțare la cer) nu prea s'a adeverit, căci vasele acestea au fost așa de bine amenajate, că pierderile au fost cu totul neînsemnate. mai cu seamă

la personal. Din 29 astfel de distrugătoare de baraje numai 8 nu au putut ajunge în porturi şi s'au înecat.

2) *Flotilele de avantposturi. (Vorpostenflotillen).*

Din un număr total de 6 flotile de avantpost, flotila mărei Nordului era întotdeauna compusă (vasele înecate se înlocuiau) din 74 de vase de pescuit. Ele aveau o lungime de cca. 40 m., lărgimea de cca. 7 m., pescajul cca. 3 m., o căldare, o maşină cu tripla expansiune de cca. 400 cai putere şi o viteză de vre-o 10 noduri. Armamentul era compus din : un tun de 88 mm., T. S. F., proector şi întreaga instalaţie necesară la dragaj. Un grup din această flotilă mai era dotat şi cu un tub lans-torpile. Ca arme contra submarinelor, aceste vase pescăreşti erau dotate cu reţele Boulivant, bombe submarine şi microfoane.

Misiunea lor era de a forma punctele principale de reper al canalului curăţat de vasele draga-mine. Poziţiunea lor trebuia bine menţinută, căci ele arătau drumul de urmat vaselor de escortă ale submarinelor şi celorlalte nave de luptă.

In tot timpul războiului au servit în cele 6 flotile de avantpost întrebuinţate pe toate teatrele de operaţie 285 de vase de pescari rechiziţionate la începutul războiului plus 179 vase de aceste noi construite şi nu s'au pierdut decât 100 în total.

Statistica Amiralităţei germane mai arăta că până la 1 Ianuarie 1918, flotila mărei Nordului (74) de vase a zărit şi reperat 29 de submarine, a încadrat un submarin, a salvat de la înec 137 oameni, a scăpat 11 bastimente de scufundare, a luat la remorcă 8 nave de război avariate, 34 de hydroavioane şi un submarin cu maşina în avarie, a vizitat 20 cargoboturi bănuite că fac contrabandă, din cari a capturat 4, a tăiat 5 cabluri submarine şi a distrus prin împuşcare 1.526 de mine.

3) *Diviziile de dragămine. (Minnensuchdivisionen).*

La începutul războiului se făceau dragaje cu vasele special construite în acest scop şi mai cu seamă cu vasele de pescari (vezi punctul 2) de mai sus. Ele au arătat însă două mari neajunsuri : Pescaj prea mare pentru barajele puse în contra submarinelor şi se scufundau la prima explozie de mină din cauza lipsei de pereţi etanşi. S'a recurs atunci la şalupele automobile de mic pescaj — sistem care a dat excelente rezultate şi care a fost păstrat până la sfârşitul războiului. Dar cum ele nu puteau naviga izolat, pe distanţele cerute de însărcinarea lor şi pentru a fi puse în totdeauna la punct, au fost ataşate la 4 cargoboturi : 2 capturate de 5.000 tone brutto şi 2 de 7.200 de tone, de construcţie nouă. Trei din aceste patru cargoboturi serveau de navă-bază unei divizii de 12 şalupe automobile dragă-mine şi al patrulea cargobot servea de rezervă pentru operaţiile din Marea Nordului. Divizia întreagă era purtată pe puntea navei-baze a cărei catarge şi grui au fost întărite ca să poată lăsa la mare şi ridica şalupele dragă-mine. Navele-bază erau asigurate în contra înecului aproape ca şi distrugătoarele de baraj „Sperrenbrecher" (vezi punctul 1) şi erau dotate cu un atelier de reparat motoarele şi piese de schimb şi mai aveau întreg materialul necesar dragajului întregei divizii.

Aceste 3 divizii de dragă-mine au operat încontinuu în Marea Nordului.

4) *Flotilele de escortă. (Geleitflotillen).*

Câteva torpiloare vechi şi vre-o 70 de vase pescăreşti ca cele descrise la punctul (2) de mai sus, formau flotilele de nave de escortă. Ele aveau sarcina să conducă submarinele prin canalele croite în baraje şi reperate de vasele de avantpost.

Numai un marinar poate să-şi dea seama de greaua însărcinare ce aveau aceste nave de a lucra pe orice vreme, dar mai cu seamă pe timp cât mai rău, căci atunci era reacţiunea mai puţin de temut, spre a conduce noaptea fără cea mai mică licărire de lumină, submarinele în cari se puneau toate speranţele pentru câştigarea războiului, pe drum de urmat prin canale strâmt tăiate şi atât de greu marcate de navele de avantpost.

O escortă de acest tip e aceea care trebuia să conducă 10 submarine la ultima mare bătălie navală proiectată de flota germană. Amiralitatea credea că numai o victorie navală mai putea în Octombrie 1918 să descongestioneze frontul de presiunea aliaţilor. Impreună cu alte 10 submarine aflate în larg, aceste submarine cari trebuiau scoase afară din liniile barajelor, aveau ordin să ia poziţie de atac la Doggerbank, unde toată flota germană urma să atragă şi să dea lupta decisivă cu flota engleză.

La 25 Otombrie 1918 orele 19, flotilele de escortă, distrugătoarele de baraj şi submarinele cari trebuiau să iasă înaintea flotei, s'au pus în marş în ordinea următoare :

4 vase pescăreşti (din a IX-a Semiflotilă de escortă) în linie de front, cu aparatele de dragaj în funcţiune.

2 submarine,

4 cargobote „Sperrenbrecher", în linie de relevment (Steigenwald, Solingen, Gifhorn şi Lothar), fiecare urmat de câte 2 submarine, deci în total încă

8 submarine,

5 vase pescăreşti (a V-a Semiflotilă de escortă).

Escortarea submarinelor s'a făcut în perfecte condiţiuni. Ele au fost conduse fără nici un incident în afara barajelor de mine şi şi-au luat locul indicat în ordinele sigilate, deschise după eşirea în mare şi aşteptau flota.

Flota nu a mai putut eşi di ncauza revoluţiei la bordul chiurasatelor, ceea ce a făcut imposibilă executarea planului de operaţie pentru ultima încercare de a nu pierde răsboiul.

Comandor *N. Steriopol*

BIBLIOGRAFIE :

SCHEER, *Memorii.*
HERBERT, *Călătorii de război ale vaselor de comerţ germane.*
REVUE MARITIME, *Septembrie 1935.*

DELA UN NUMĂR LA ALTUL

15. X. 1936 — 15. XI. 1936

Perioada de timp 15 Octombrie—15 Noembrie, rezumată în acest număr, este aceia care marchează începutul adevărat al toamnei care în activitatea marinărească obicinuită este caracterizată printr'o vreme schimbăcioasă, ce strică socotelile de navigaţie a navelor, şi printr'un impuls dat traficului porturilor, mai ales la Dunăre, înainte de venirea frigului.

La această caracteristică a acestei perioade, care nu s'a desmințit nici în acest an, s'a mai adăugat şi o serie de evenimente, atât de ordin intern cât şi de ordin extern, de covârşitoare importanţă.

Incepând cu vremea, aşa cum am spus mai sus, ea a avut capriciile obişnuite.

Ploi relativ puţine, atât în porturile maritime cât şi cele fluviale, iar pe Neptun, nu putem să-l acuzăm că şi-a făcut de cap răscolind mările.

Apele Dunărei deşi au fost puţin mărite din cauza ploilor de munte, au adus foloase operaţiunilor navelor în porturile dunărene.

Ceaţa, pe litoralul maritim şi pe Dunăre, mai puţină ca în perioada corespunzătoare a anului trecut.

In aceste condiţiuni favorabile ale timpului, operaţiunile din porturi nu au fost prea mult stânjenite, şi au putut deci să se desfăşoare aproape în mod normal.

Aşa cum am făcut totdeauna, să începem cu activitatea portului Constanţa.

Pentrucă până la 15 Nov., data încheierei numărului de faţă al revistei, nu am putut obţine datele referitoare celorlalte porturi pe luna Octombrie, vom da numai pe acea a exportului produselor petrolifere.

Acesta, s'a soldat pe Octombrie, cu cifra de circa 485075 tone, adică mai puţin ca în luna Septembrie, în valoare totală de circa lei 425 milioane.

In fruntea tuturor ţărilor destinatare, stau în ordine: Franţa, Germania şi Anglia, urmate apoi de Malta, Egipt, Turcia, Belgia, Italia, Grecia, Olanda, etc.

Sunt demne de relevat câteva curiozităţi ce le prezintă exportul pe Octombrie al acestui produs.

Primo, este scăderea stocurilor pentru Italia, care abia au însumat 17.000 tone.

Secondo, lipsa Spaniei de pe lista clienţilor noştri obişnuiţi. Se poate întâmpla totuşi, ca anumite stocuri din cantitatea totală exportată prin Constanţa, să ajungă în Spania pe cale indirectă.

Cum am spus, lipsindu-ne cifrele exportului de cereale, nu putem preciza variaţia acestui export, comparativ cu luna Septemtembrie.

Ceeace am putut înregistra, e că, silozurile din Constanţa, au fost în câteva rânduri blocate de cantităţi mari de cereale care trebuiau încărcate în nave.

Acelaş despre exportul de animale. Ne lipsesc datele. Ceeace e sigur însă, e că nu am ştiut să ne organizăm acest export, care promitea atât de mult, pierzând astăzi anumite pieţi pe cari ne consolidasem în trecut. Dăm ca exemplu Grecia, unde începem să fim înlocuiţi pe nesimţite în favoarea altor ţări. Jugoslavia, Turcia, Albania, ne concurează serios. Cauzele scăderii, nu e desigur calitatea care e superioară celei oferite de aceste ţări, ci anumite piedici cari fac să nu meargă lucrurile cum trebue.

Nici pentru exportul de cherestea nu avem datele necesare. Ceeace ştim, este că sunt unele ţări, spre cari, o parte din navele sub pavilion naţional sau chiar străin, fac transporturi îmbucurătoare de cherestea.

In afară de aceste produse obişnuite, cari ridică greul exportului nostru, s'au mai exportat o serie de produse la organizarea cărui export ar trebui să ne gândim mai serios. Citez cu titlul de curiozitate cartoful care a fost încărcat în cantităţi destul de mari pentru Egipt, şi ceapa a cărei calitate amicii noştrii din Palestina o preţuesc foarte mult.

Tot cu titlul de curiozitate, face să semnalăm încercările pe care vrea să le facă Statele-Unite importând dela noi marmoră românească, în locul aragonitei spaniole.

Aci e locul apoi, să mai semnalăm şi încheierea unei convenţii la finele lui Octombrie, între căile ferate poloneze şi administraţia porturilor maritime, pentru expedierea mărfurilor poloneze, din şi spre porturile noastre. Să sperăm că foloasele, vor fi pentru ambele părţi.

Trecem acum la porturile dunărene. In fruntea acestora a rămas tot Brăila. Era o vreme când Galaţii, lucrau mai bine ca Brăila. Astăzi însă, lucrurile s'au inversat.

S'au exportat prin Brăila în Octombrie circa 158.300 tone cereale, în special pentru Anglia, Italia, Franţa, circa 4564 tone cherestea în special, petru Franţa, Egipt, Anglia, Turcia.

Negustorii brăileni, speră că de pe urma încheierei unei convenţii de dearing pentru care se duc tratative cu Italia, să profite şi mai mult.

Galaţii, ca de obiceiu, a activat mult mai puţin în comparaţie cu Brăila şi produsul său principal a fost lemnăria, deşi unele simptome îngrijorează pe exportatori. Devalorizarea, a produs multe perturbări, pagube şi câştiguri nesperate, şi reluarea exportului nu s'a pus încă bine pe picioare.

Una din cauzele pentru care acest export al lemnăriei nu creşte cum ar trebui — spun exportatorii — este lipsa mijloacelor naţionale de transport.

Ceeace scumpeşte astăzi acest export este transportul. Spre a câştiga o piaţă străină, aşa cum câştigasem odată piaţa Greciei, Palestinei, Egiptului, trebue să vinzi eftin, şi asta se poate face numai prin eftenirea transportului. Aceasta însă, nu poate avea loc decât prin pavilionul naţional, care trebue supus la o politică tarifară adequată.

Pe lângă exportul arătat mai sus, portul a mai lucrat puţin şi pentru operaţiunile de tranzit.

Deşi se pare că acest port Galaţi, atât de înfloritor odinioară este uitat de Dumnezeu cu toată minunata poziţie geografică, totuşi din când în când intervine câte ceva care să-i mai rostească numele, şi prin arătarea calităţilor sale în legătură cu aşezarea geografică, să mai dea speranţe gălăţenilor. Una din aceste speranţe, — însă vai, foarte îndepărtate, dacă nu irealizabile — a fost cea dată de curând de un studiu al d-lui Iwanovschi, preşedintele Camerei de comerţ româno-polone din Varşovia, relativ la canalul Baltica-Marea Neagră, prin Dantzig-Galaţi, care ar scurta cu vre-o 7000 km. drumul spre Indii.

Desigur, minunata idee, şi frumoasa realizare ar fi. Chestiunea însă care se pune, şi pe care am expus-o şi în numărul trecut, e următoarea: E cel mai nimerit moment pentru realizarea ideei, acum când ne lipsesc atâtea şi atâtea, şi de primă urgenţă? Oricine nu poate răspunde decât: Nu. Avem acum alte prea mari găuri pe care nu le-am cârpit la timp şi care nu mai putem să le lăsăm aşa fără riscul de a nu le mai putea repara.

Dintre celelalte porturi dunărene, perspective frumoase se ridică portului Giurgiu, şi aceasta în urma convenţiei petrolifere ce se va încheia între România şi Jugoslavia.

Se ştie că, pe baza unei înţelegeri între şefii guvernelor celor 2 ţări, s'a hotărât un schimb de produse petrolifere româneşti, contra cupru jugoslav, necesar armatei noastre.

Pentru încheerea convenţiei, au sosit spre finele lui Octombrie

delegaţii jugoslavi, cari, au redactat un protocol, ce a fost trimis la 9 Nov. la Belgrad spre a căpăta aprobarea ultimei redactări.

Vom exporta Jugoslaviei circa 10.000 vagoane anual şi desigur că majoritatea pe calea Dunărei, şi anume din Giurgiu, postul nostru de export al produselor petrolifere pe Dunăre.

Acum, după ce ne-am ocupat despre traficul mărfurilor din porturile maritime şi dunărene, să înregistrăm şi unele lapte în legătură cu modernizarea porturilor şi a mijloacelor ce trebue să se pună la îndemână pentru uşurarea navigaţiei.

Astfel, la mare avem de înregistrat inaugurarea portului Balcik, care a avut loc de ziua M. S. Regina Maria, la 29 Oct.

S'a făcut acolo un dig de apărare, care fără îndoială nu înseamnă totul pentru ca Balcicul să devină port în adevăratul interes al cuvântului. Dacă lucrările vor însemna sau nu ceva în traficul general, rămâne de văzut. Este în funcţie de legarea lui cu interiorul ţărei prin căi ferate şi de producţia regiunei.

Ceeace e sigur însă, e că yachting-ul şi sporturile de apă vor trage mari foloase.

Dacă la mare am putut să înregistrăm un pas înainte, la Dunăre în schimb, trebue să înregistrăm o serie de nemulţumiri din partea navigatorilor, în special. Şi când spunem aceasta, ne referim la nemulţumirile navigatorilor, pentru felul defectuos a ororganizărei serviciului de balizaj al C. E. D. şi a dispoziţiunilor de oprire la Sulina, a anumitor categorii de nave, în trecerea lor din Dunăre spre mare.

Regulamentele C. E. D., au rămas în principiu aceleaşi din 1856, în timp ce tonajele navelor ce intră şi es din Dunăre, au sporit, îngreunându-le mult manevra. In afară de acestea, nu s'au adoptat nici mijloacele technice perfecţionate de semnalizare, balize, geamanduri, au rămas la eşirea din canal, spre mare, aceiaşi marcare cu pari strâmbi, aceleaş geamanduri primitive dealungul canalului, în loc să se întrebuinţeze balize sonore, cu lumină, faruri et . In afară de aceasta, anumite categorii de nave, trebuesc să oprească la Sulina venind din Dunăre spre mare, pentru îndeplinirea unor formalităţi pentru care s'ar putea găsi alte modalităţi de afectuare.

Cine ştie că un vapor nu este un automobil, care are ca punct de reazim, rezistenţa solului, şi care poate fi manevrat în orice direcţie foarte uşor, îşi dă seama ce înseamnă ca un vapor de 100 metri lungime să facă rondoul în Dunăre la Sulina, şi aceasta numai pentru câtâeva ştampile de aplicat de către C. E. D.

Iată dece, înregistrând nemulţumirile navigatorilor, adică a acelora care înfruntă riscurile unor atari lipsuri şi manevre, ne facem ecoul lor în speranţa că C. E. D. va găsi mijloace de remediere.

Tot acum găsim locul nimerit să lăudăm hotărârea Inspectoratului general al porturilor relativ la înfinţarea în porturile maritime, a birourilor pentru supravegherea încărcării şi arimării mărfurilor pe navele maritime.

Pe lângă faptul că hotărârea — care de altfel este conformă prevederilor convenţiunilor internaţionale din 1929 şi 1930 relativ la salvarea vieţii umane pe mare — pune capăt certurilor ce existau întotdeauna între comandant care voia să limiteze încărcarea, şi armator care avea tot interesul să supraîncarce vaporul peste limitele admise de certificatele respective, plecărei navelor defectuos încărcate, şi seacă isvorul de amenzile la care erau supuse navele în unele porturi, în special engleze, din cauza proastei încărcări ; măsura apoi, dă în acelaş timp posibilităţi de muncă, în meseria lor, atâtor marinari pensionari cari vor fi utilizaţi ca experţi.

Pentrucă mai sus, a fost vorba despre C. E. D., să revenim asupra ei. Din numărul trecut, aţi fost informaţi că sesiunea ei de toamnă a fost deschisă la 13 Octombrie. Şedinţele s'au ţinut atât la Galaţi cât şi la Sulina, până la 31 Octombrie, când sesiunea s'a închis.

Patru importante chestiuni aşteptau rezolvarea în această sesiune : Examinarea unei propuneri a d-lui ing. Greceanu relativ la eşirea la mare, votarea bugetului pe 1937, reducerea taxelor de navigaţie, şi situaţia bugetară creată prin devalorizarea monetară a statutelor apusene.

Hotărîrile C. E. D. nu pot fi cunoscute în detaliu, ci numai în principiu, aşa că regretăm de a nu putea da cititorilor noştri mai pe larg rezultatele acestei sesiuni.

Ceeace cunoaştem, e că delegaţii, nu au putut împărtăşi vederile d-lui inginer Greceanu, vederi cari se pare că ar fi fost totuşi împărtăşite de inginerii consultaţi, în legătură cu îmbunătăţirea condiţiunilor de eşire la mare, pentru motivul că ele sunt departe de posibilităţile materiale de amortizare a capitalului şi dobânzilor în termenele propuse. In afară de aceasta, e aproape cert că nu s'ar putea găsi nici un stat care să mai acorde un împrumut C. E. D.

Proectul de buget s'a votat, luându-se ca bază de venituri tonajul de 900.000 tone adică sporit faţă de anul trecut.

Rezolvarea reducerei taxelor de navigaţie pe care a cerut-o forurile negustoreşti din porturile dunărene şi pe care a susţinut-o şi d-l Conţescu, delegatul României, reglementarea satisfacerii cererilor victimelor accidentelor de muncă, reorganizarea comptabilităţii generale şi a condiţiilor de angajare şi muncă în ateliere şi pe nave, a fost amânată până în Februarie 1937, când delegaţii au hotărît să ţină o şedinţă extraordinară.

In schimb, delegaţii, au aprobat unele înlesniri pentru populaţia Sulinei, şi pentru repararea unor sosele, şi au dat câştig de cauză, acordând despăgubiri de 200.000 lei Marinei Regale, în chestiunea unei avarii ce a suferit-o în August 1936 N. M. S. *„Mărăşti"* scoborânâd canalul.

A rămas prin urmare deschisă, printre multe alte chestiuni, şi acea a spărgătoarelor de ghiaţă dela care cercurile comerciale aşteaptă „salvarea". Acest lucru ne-a dat prilejul să înregistrăm noi proteste contra C. E. D.

Tot în acest interval de timp, a avut loc la Atena, Conferinta Comitetului maritim al Inţelegerei Balcanice, unde s'au hotărât : alegerea Pireului ca reşedinţă a secretariatului permanent al comitetului, angajarea ca secretar permanent a unei persoane cu multă competinţă în materie de navigaţie, înfinţarea unui birou de cotrol în felul Biroului Veritas şi Lloyd-ului Register, care să dea certificate de navigaţie navelor ţărilor membre ale Inţelegerei şi înfiinţarea unei societăţi de asigurare maritimă pentru vapoarele sub pavilion român, grec, jugoslav şi turc.

Dela naşterea acelei Inţelegeri Balcanice, s'au ţinut tot felul de conferinţe şi comitete, dar rezultatul imediat care se poate vedea, e că cu toate aceste conferinţe, comitete şi înţelegeri, exportul nostru — şi luaţi exemplu cel al lemnăriei, — despre care am mai vorbit şi la începutul acestui articol, — în Grecia scade mereu, în loc să crească.

Evenimentul intern, în legătură cu marina, care copleşeşte în importanţă, este însă fără îndoială, acela care a avut loc la 14 Novembre : Crearea Ministerului Aerului şi Marinei.

Situaţia internaţională turbure, timpul preţios pierdut până acum, atât pentru înzestrarea cu material de luptă a acestor 2 arme, aviaţia şi marina, cât şi pentru înzestrarea aviaţiei civile şi marinei comerciale, au împins lucrurile spre soluţionarea aceasta, care corespunde celor 2 nevoi imperative a apărărei naţionale şi a desvoltărei economiei naţionale, care sunt atât de strâns legate una de alta.

Marina, care se conducea până astăzi după o serie de legiuiri învechite, din 1898, 1912 şi 1919, care nu mai corespundeau nevoilor de faţă, are astăzi legea de organizare care îi trebuia. Intrunind şi orientând, paralel cu aviaţia, întreaga activitate marinărească a ţărei, conducând şi administrând în mod unitar mijloacele de apărare a coastelor, a navigaţiei maritime şi de transport comercial maritim, impulsând şi controlând asociaţiile şi manifestaţiunile particulare pentru promovarea navigaţiunei particularilor, noua lege dă marinei importanţa la care are dreptul şi îi deschide perspectivele fireşti de viitor.

Din redactarea art. 1, al acestei legi, care defineşte scopul creerei acestui nou minister, se desprinde ideia acelui spirit organizator, clar văzător şi luminat care este M. S. Regele, Augustul preşedinte al L. N. R.

Cine îşi aduce aminte de vorbele Sale, rostite la 15 August, al acestui an, cu ocazia serbărilor Marinei: *„Eu ţin ca Marina noastră să fie o marină puternică în care să bată un singur suflet şi un singur gând,...”* şi apoi *„Şi eu cred că în viitor marina noastră, păstrând sufletul ei caracteristic al valurilor, va trebui să se apropie pe zi ce trece de marina văzduhului. Conjugate aceste două forţe, împreunându-şi sufletele, căci tot acelaş suflet este într'una ca şi în cealaltă, se va putea realiza apărarea, atât a coastelor câtâ şi a largului mărei noastre cu intensitatea şi cu energi pe cari bugetul nostru le vor putea permite”.*

In capul acestui nou minister, s'a pus un om, — d-l N. Caranfil, — a cărui spirit de organizare şi energie sunt prea cunoscute şi a cărui certificat de garanţie sunt progresele de până acum, ale aviaţiei noastre.

In ceeace priveşte chestiunile în legătură cu munca în porturi şi pe vapoare, nu s'au înregistrat decât câteva uşoare conflicte de muncă în porturile Constanţa şi Brăila cu prilejul descărcărei unor nave. Aceste conflicte, pot fi socotite ca inerente, şi nu vor înceta până ce legiurile actuale, nu vor suferi modificările de care au nevoe. Deasemeni, mai trebue să semnalăm nemulţumirile ce mocnesc în port la Constanţa, din faptul că elementul naţional nu este proteguit în deajuns astfel cu aprovizionarea navelor din port, să se facă de naţionali, iar nu de străini, care în parte nu sunt nici măcar cetăţeni români.

Legea vămilor prevede condiţiuni speciale, printre care şi acea a cetăţeniei române pentru acei ce fac aprovizionarea navelor. Ei bine, din 11 agenţi cari fac azi aceste aprovizionări, numai 3—4 sunt cetăţeni români, iar ceilalţi străini, cari stau în ţară cu paşaport, şi cari s'au cartelat acaparând aceste surse de câştig. Nu se conving oare forurile competinte că stările de lucruri actuale trebue să înceteze şi că trebue preferat şi protejat elementul românesc?

Cel mai însemnat eveniment în legătură cu acest capitol e însă, fără îndoială, rezultatul obţinut la 26 Octombrie, la Conferinţa Internaţională maritimă care s'a ţinut la Geneva şi care îl veţi găsi expus într'un articol special tot în acest număr.

Rămâne acum c aconvenţiile adoptate la Geneva să fie ratificate de Corpurile noastre legiuitoare şi principiile lor să fie introduse în legiuirile marinei comerciale, pe care marinarii de pe navele comerciale au îmbătrâint aşteptându-le.

Să sperăm că de data aceasta, energia, spiritul de dreptate, înţelegere şi organizare a d-lui ministru al aviaţiei şi marinei, va pune capăt acestor aşteptări.

In ceeace priveşte Marina Regală, acest interval de timp corespunde sfârşitului campaniei de vară, când o parte din navele de mare şi totalitatea celor de Dunăre, au intrat în dezarmare şi revizuire la Galaţi.

Arsenalul Marinei şi-a început prin urmare activitatea sa intensă, revizuind, reparând, şi îmbunătăţind navele dezarmate, astfel ca la vara viitoare, când primul buget al noului minister va fi aplicat, să se poată începe o nouă campanie, şi mai rodnică.

La Corpurile dela uscat şi la nave, la 1 Noembrie s.a eliberat contigentul 1934, toate şcolile marinei au început să funcţioneze iar la Comandamente a început studierea aplicărei noilor dispoziţiuni ale legei de organizare a ministerului nou creat.

Intre timp, am avut de înregistrat un accident nenorocit în urma căruia doi soldaţi marinari au încetat din viaţă.

In ziua de 17 Octomvrie, un pulverizator de primă aprindere, avariîndu-se, tubul flexibil ce aducea la acest aparat păcura, a eşit din locaşul său, păcura s'a aprins, declarând incendiu în compartimentul unei căldări unde au rămas închişi câţiva soldaţi.

Graţie însă măsurilor luate în grabă, curajului, devotamentului şi iniţiativei ofiţerilor şi echipajului, incendiu s'a localizat.

Numind în special pe maeştrii Stetkevici, subamiştri Dimitrievici, Bujeniţă, suboţiţerii Stănciulescu, Stancu, Ioan şi soldaţii Fratici, Franţ Sanislas şi Cristescu, cari s'au evidenţiat spre a salva averea statului şi viaţa camarazilor lor, dorim ca numele lor să fie cunoscut de toţi pentruca purtarea lor să fie un exemplu pentru echipagiile navelor noastre.

După strălucita comportare a echipajului şi comandantului lui Oituz, pe care am arătat-o în cronica numărului trecut, marinarii lui *„Mărăşti”*, nu s'au lăsat mai prejos.

„Meritul Maritim”, acel nou ordin a cărui înfiinţare o anunţase M. S. Regele la 15 Aug., sa creat acum, odată cu crearea noului minister, şi pentru inaugurarea ei parcă s'au ivit în adins două fapte strălucite de bravură ale celor două marine, regală şi comercială.

Un alt eveniment, a cărei înregistrare e locul să fie făcută tot aci, e acea a staţionărei dela 3 până la 15 Novembrie, la Constanţa, a crucişetorului turc *„Hamidie”*.

Evenimentul este descris mai pe larg tot în acest număr, aşa că nu ne mai ocupăm de el şi în această cronică.

Să trecem acum la evenimentele de ordin extern.

Unul din importantele evenimente este acela al votului din 26 Oct. a pleenului Conferinţei internaţionale maritime dela Geneva, prin care s'a adoptat, după unele lungi şi aprinse discuţiuni, a convenţiilor internaţionale ce priveşte munca şi viaţa marinarilor, şi pe care le veţi găsi în rezumat tot în acest număr. In timpul ce delegaţii guvernamentali, ai marinarilor şi armatorilor se războiau în sălile Societăţii Naţiunilor pentru o viaţă mai bună, complicaţiile războiului civil din Spania stau gata să dea foc unui nou război. Spuneam în cronica numărului trecut că acel Comitet de neintervenţiune în Spania parcă s'a născut mort. Dacă în intervalul dela 15 IX. până 15 X., cu tot acel comitet, intervenţia U. R. S. S. se făcea clandestin, apoi în intervalul 15 X—15 XI, intervenţia este faţişă, declarată. Zilnic prin Strâmtori navele sovietice cară material de război şi oameni în Spania alimentând groaznicul măcel fratricid.

Interesele atâtor state, încep din ce în ce să se contureze şi să se ciocnească între ele. Exceptând cele ale U. R. S. S., în deobşte cunoscute. O victorie totală a naţionalismului spaniol înseamnă o întărire a Italiei în Mediterana, posibilitatea de a se sprijini în Baleare, în Spania şi în Maroco-spaniol, pentrucă Mediterana — aşa cum strigă d-l Musolini, — „reprezintă însăşi viaţa Italiei”, puncte de sprijin prea aproape de Gibraltar — poarta de intrare în Mediterana — şi pe care Anglia nu le vede cu ochi buni, pentrucă, dacă pentru Italia, Mediterana înseamnă însăşi viaţa ei, şi pentru Anglia, înseamnă „nu un drum oarecare, ci o cale esenţială şi principală”.

Franţa la rândul său este greu pusă la încercare şi se svoneşte, că a fost chiar solicitată de către U. R. S. S. să-i pună la dispoziţie porturile sale. Destul că, navele de război străine, adică, engleze, italiene, germane, franceze s'au înmulţit mereu în apele Mediterane Occidentale şi în porturile Spaniole.

O luptă navală decisivă între forţele navale ale naţionaliştilor şi guvernamentalilor încă nu a avut loc, şi aceasta din cauzele arătate în numărul trecut în articolul „Marina Spaniolă în războiul civil”, însă lucrurile merg de aşa natură, încât, forţele celor două partide trebue neapărat să se ciocnească, pentru stăpânirea mărei, a porturilor prin care trebue să respire atât unii cât şi alţii.

In timp ce, războiul bate la uşă, diplomaţia nu şomează. Astfel, la începutul lui Novembrie, am avut de înregistrat semnarea unui acord pentru umanizarea războiului submarin, între delegaţii Franţei, Angliei, Italiei, Japoniei şi St. Unite. Auziţi bine *„umanizarea războiului submarin”!!*

Mania aceasta de acorduri navale, se pare că a apucat-o şi pe U. R. S. S. vă amintiţi că în cronica numărului trecut, semnalasem

B A L C I C U L

Balcic, colţ de vis şi de poezie ! Balcic, cuib de linişte, cântat de poeţi şi nemurit de pictori...

Ascuns în golful Mării Negre, aşa cum e Abazzia, în golful Quarnaro, cu casele în stil oriental, suprapuse pe stânci, dominat de minaretele moscheelor, iar picioarele golfului scăldate de nemărginirea Mării de smaralgd...

Aci se 'ncurcă limbile ca'n turnul lui Babel... Când îţi rătăceşti paşii prin mahalaua turcească-tătărească, te crezi într'un colţ din orientul depărtat... cialmale, şalvari, pe măgăruşi, ducându-şi sacii cu provizii spre târg.

Pe străzile Balcicului, întâlneşti, turcoaice cu şalvari, ducându-se la cişmele cu vedrele pe umăr... turci călare, narghilele şi lenea orientală !...

Nopţile Balcicului, sunt adevărate nopţi de vraje...

Luna — farul rătăciţilor — de pe mare şi uscat, învăluie în argint, stâncile pe care 's presărate casele, mici fantome cu ochi de foc, iar crenelurile cu margini de argint, par ruinele unor castele medievale....

Pe lângă muzicile întârziate prin localuri, se aude cântecul valurilor ce cântă o minunată simfonie...

Dimineţile însorite cu atâtea reflexe, ale mării, când pescăruşii sboară pe luciul apei, bărcile cu rame cât şi cele cu vele, plutesc spre larg încărcate cu sezonişti... In orele când nu mai vezi pe nimeni, rătăcesc printre pietrele isbite de valuri, vr'un îndrăgostit al Mării, sau vr'un apostol al culoarei, ducându-şi vopselele şi paleta.

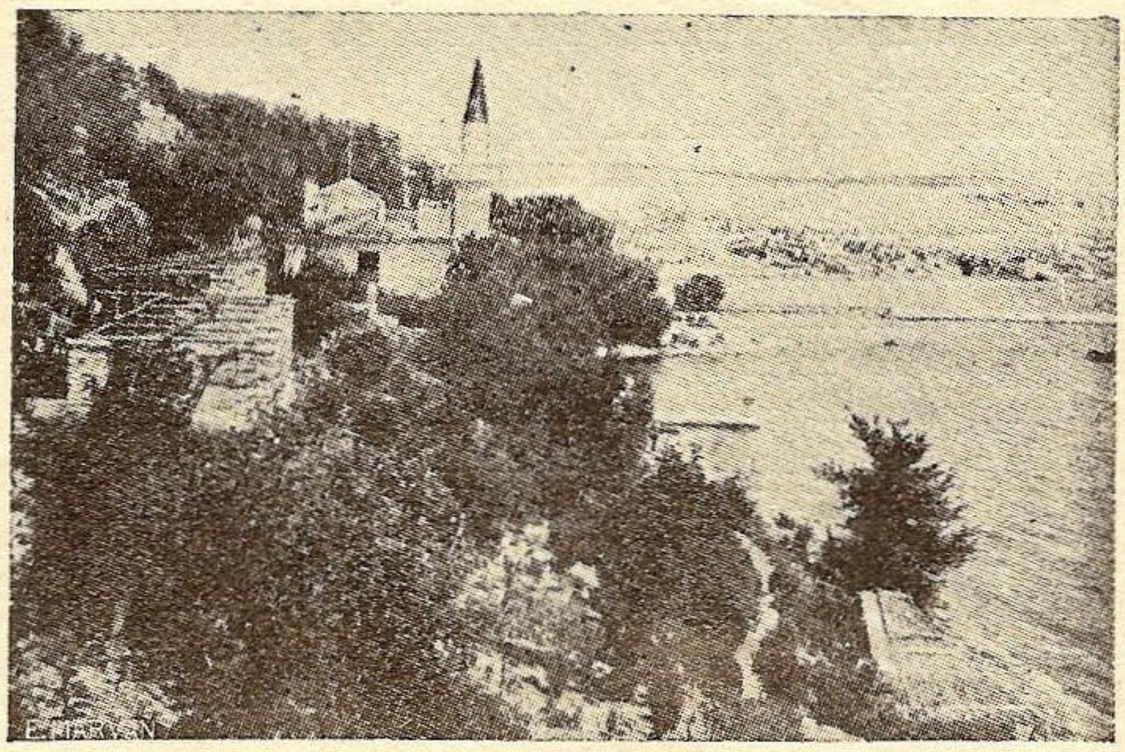
Un colţ minunat din acest ţinut de vis şi poezie e palatul M. S. Regina Maria. — Pe lângă că i s'a păstrat culoarea locală, a creat un parc de unde n'ai mai pleca... colonade de piatră... chiupuri mari... covoare de flori cu îmbinări armonioase de colorit şi desenuri...

Plante şi arbori de prin alte ţinuturi... smochini... migdali.... învăluiţi de boarea mării...

In mica bisericuţă de piatră... ce poartă frumosul nume de *Stella Maris,* răsună clopotele în amurg, iar stăpânii intră la rugăciune... Când păşeşti pragul palatului şi vezi icoanele, odoarele bisericeşti, tronurile domneşti, retrăeşti viaţa voevozilor şi a domniţelor noastre ce-şi împărţiau timpul între războaie, faceri de bine şi între lucrăturile de mână... Ieşi din palat cu gândul la trecutul depărtat, revii din nou în minunatul parc din poveşti, treci printre colonadele de piatră, pe lângă vase vechi, pe lângă cruci cu inscripţii bătrâneşti... asculţi murmurul cascadelor şi fără să vrei te laşi furat în amurg de mireazma florilor şi cântecul valurilor.

Şi peste această minune domină minaretul moscheei în balconul căreia e loc de odihnă şi de reverie...

Pluteşti în larg întovărăşit de cântecul furtunos al



Vedere din Balcic

mării, admirând frumoasa panoramă a Balcicului, cu stânci irizate, cu capetele în palele de nori, învăluite în razele soarelui...

Pescăruşii sbor deasupra oglinzii mării... purtându-şi nostalgia până departe... departe....

Un grup de marinari trec cântând într'o barcă... iar gândurile tale sbor spre coasta de argint... spre Balcic colţ de vis şi de poezie...

---

că între U. R. S. S. şi Anglia s'au dus continui tratative pentru încheierea unui acord naval. Se svoneşte că acest acord este pe punctul de a fi încheiat, el corespunzând atât dorinţei Angliei de a fixa şi U. R. S. S., aşa cum a fixat şi la o parte din celelalte puteri. forţele maritime, cât şi dorinţei însăşi a U. R. S. S. care după ce a reuşit la Montreux să-şi obţină libertatea de trecere a flotei sale din marea Neagră în marea Mediterană, ar vrea să obţină şi drepturi excepţionale în Baltica şi Extremul orient, aşa cum nu are nici o altă putere maritimă semnatară a tratatului dela Londra.

Şi, dacă svonurile ce-au circulat în acest interval de timp, nu sunt mincinoase, Sovietele intenţionează a-şi pune în curând în construcţie 3 chiurasate a căror unele caracteristici ar depăşi pe cele stabilite prin tratatul dela Londra.

Concomitent cu aceste svonuri, am înregistrat un alt eveniment, deasemeni de foarte mare importanţă : denunţarea la 14 Nov. a. c. de către Germania a regimului apelor sale teritoriale, adică a ultimei clauze ce o mai ţinea legată de tratatul dela Versailles.

Deşi Germania a declarat că acest act nu are nici un alt scop decât acela de a restabili deplină suveranitate, adică nu mai recunoaşte, şi nu se mai simte legată de obligaţiunile ce şi-au luat prin tratatele încheiate relativ la fluviile declarate la 1919 ca internaţionale ; totuşi, în mod practic aceste fluvii rămân deschise pavilioanelor tuturor naţiunilor, cu drepturi egale.

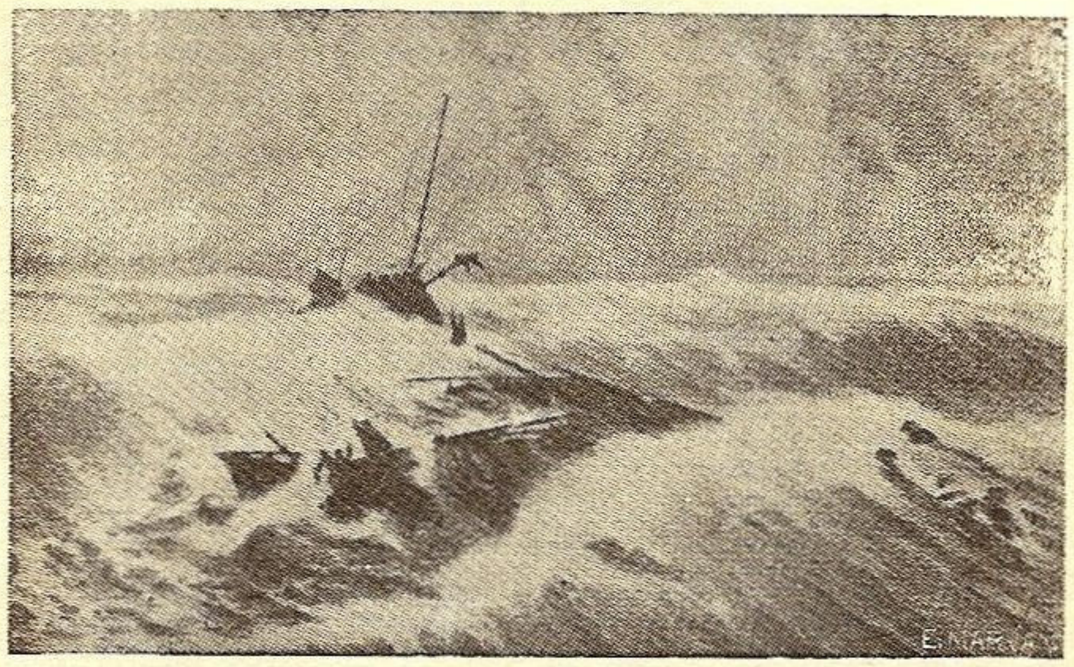
Se ştie că printre aceste fluvii este şi Dunărea a cărui regim a fost stabilit prin Statutul încheiat la Paris în 1921, semnat şi de Germania, prin care s'a creat Comisiunea internaţională a Dunărei în care figurau şi 2 reprezentanţiai statelor riverane germane adică Bavaria şi Wurtemburgul.

Prin desfiinţarea statelor germane de către regimul hitlerist, guvernul german a cerut să fie recunoscută ca stat riveran Germania, cerere pe care Societatea Naţiunilor încă nu a rezolvat-o. După cum se vede, după ce prin faptul că ceruse să fie considerată ca stat riveran, Germania recunoscuse regimul internaţional al Dunărei, acum, îl respinge acest regim.

Dat fiind vorba de Dunărea, chestiunea ne priveşte şi pe noi în cea mai mare măsură, în ceeace priveşte consecinţele de viitor, pe care vi le vom arăta în numărul viitor printr'un articol special.

Mirth

ȚIE, MARE!



Atâți poeți de-a rândul
te-au cântat,
In stihuri închinate
ție, Mare!
Mulți te-au slăvit, și mulți
te-au blestemat;
Tu, i-ai învăluit în nepăsare.

*

Și eu, aș vrea, cu adâncă
modestie,
Să scriu de tine'n versuri
vibrătoare,
Să 'ncerc să-ți pot reda
splendoarea-ți vie,
De înspumate valuri
sunătoare.
Dar ce să scriu eu nou, ce
nu se știe?
Că ești frumoasă, cochetând
cu toții?
Că 'n mască blândă semeni
perfidie,
Ori dragoste că faci
cu mateloții?

*

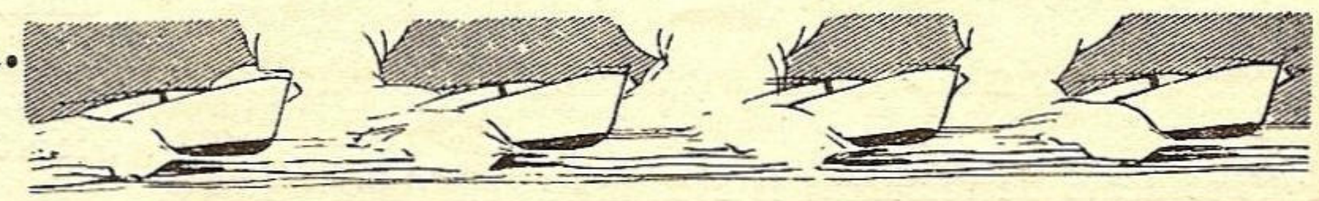
Că îndârjită svârli în stânci
talazuri,
Și fierbi, cazan uriaș, plin
cu opale,
Ori că nu știi de-obstacol și
zăgazuri,
Și ne 'nfricoșezi cu gemetele
tale?
Dar vraja neînțeleasă
ce simțim,
Când te privim, uimiți de
taina'ți, Mare,
Ne-atrage înspre tine
ca să-ți fim
Bieți robi, supuși,
cuprinși de admirare

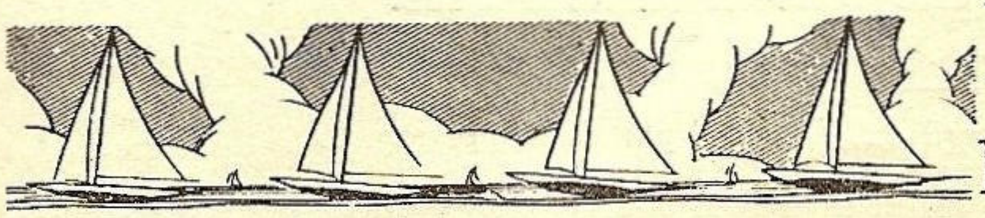
*

Și te iubim, așa cât ești
de fiară,
Te 'mbrățișăm, știindu-te
asasină;
Prin tine, am muri și-a
doua oară,
Căci măreția te-a făcut
divină.

Lilla Giușcă Speranția

NAUTICA S. A.
REGHIN





FABRICA DE BARCI
IMBARCAȚIUNI DE ORICE NATURA

SPORT: Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE: Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licență specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Șalupe mici (Out-Board) Șalupe de Dunăre și Mare (actualmemte în lucru o șalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă și pescuit.

CRUCEA ŞI ANCORA

Două simboluri...

Când vasul devine prada talazurilor unei mări demontate, când pilotul nu-l mai poate stăpâni nici împotriva curentului care-l derivă inevitabil spre coasta stâncoasă, o singură speranţă mai rămâne : *ancora*.

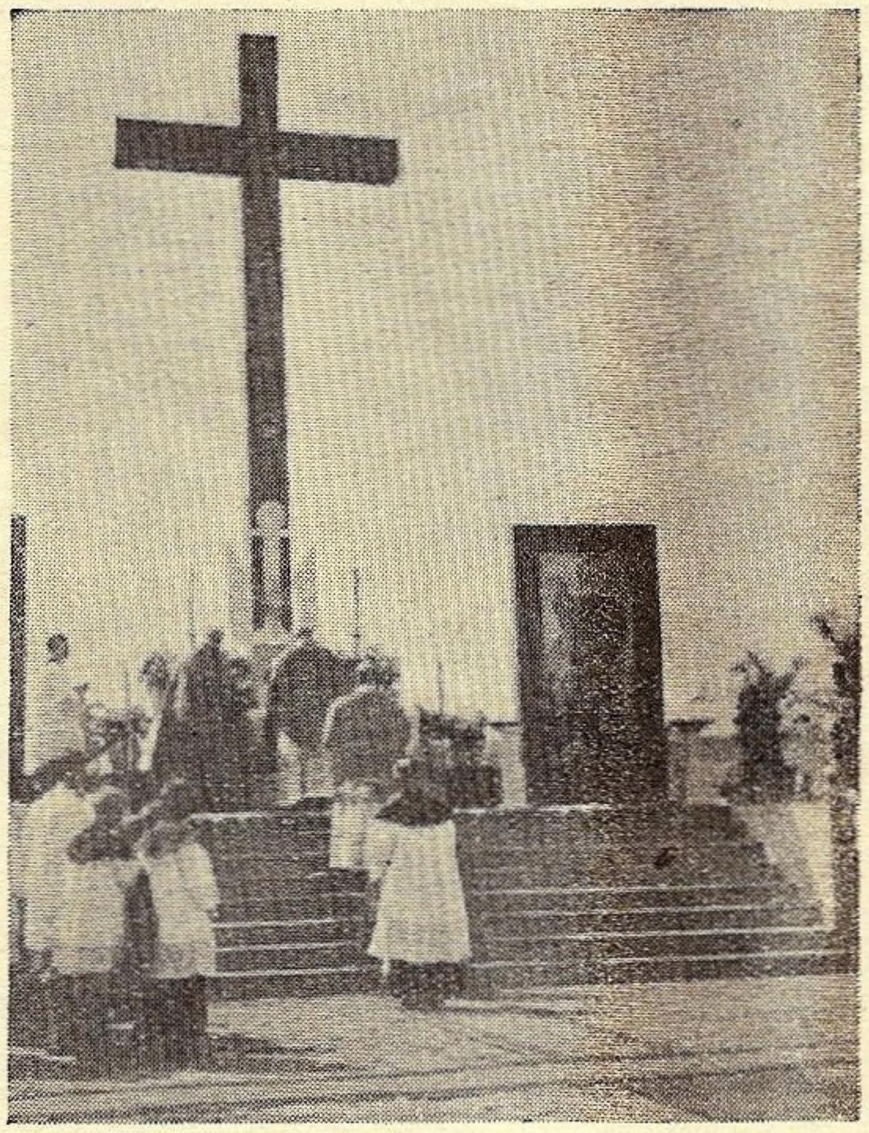
In marea vieţii, când nenorocul dejoacă planurile şi anulează itinerariile viitorului, când însuşi felul de a duce existenţa nu corespunde cu mijloacele şi forţele individului, când în eul nostru se mai păstrează credinţa, omul recurge la ancora vieţii şi-şi ridică ochii spre *cruce*,

Două speranţe...

Două speranţe concretizate în forme aproape asemănătoare...

*

Deservirea desăvârşită a crucii implică vocaţiune. Tot aşa şi arta navigaţiei îşi recrutează adepţii pasionaţi prin vocaţiune.



Crucea şi ancora dela Gdznia

Fapt demn de remarcat este că între cele două vocaţiuni există o afinitate pronunţată. Astfel *Duguay-Trouin,* celebrul corsar din secolul XVIII a fost destinat bisericii şi trimis la Rennes unde a frecventat cursurile seminarului de acolo. Se zice că a fost tuns în monahism şi purta rasa — dar simţind chemarea mării mai irezistibilă, s'a hotărît să intre în marină.

Chateaubriand în tinereţe urma să se facă marinar. S'a şi prezentat la Brest spre a-şi ridica brevetul de aspirant (s.-locot.). Dar aici schimbă brusc intenţiile : „el declară că voeşte să îmbrăţişeze starea eclesiastică". Se duce la Dinan unde se ocupă cu studiile teologice şi limbile clasice. După trei ani îşi dă seama că nu este apt pentru preoţie. Totuşi în cursul carierii sale atunci când i se prezenta ocazia, se manifesta, trădându-şi vechile vocaţiunii : astfel, fiind numit ambasador în Anglia (1822) şi nevoit să traverseze canalul Mânecii pe timp de furtună, când toţi ceilalţi convoiajori erau deprimaţi şi suferinzi. Chateaubriand arăta buna dispoziţie impresionând chiar pe marinarii bordului. Dealtfel toată viaţa şi-a păstrat acest instinct de marinar şi călător. Creştinismul este preocuparea de căpetenie a multor opere prin cari şi-au stabilit renume de mare scriitor.

Pierre Loti, scriitor şi marinar, trăind în mediul unei familii pioase, era sortit să se facă cleric. Firea lui visătoare şi evlavioasă se împăca de minune cu această misiune. Dar în urma unei schimbări sufleteşti neaşteptate intră în marină.

Nu putem trece cu vederea fapta eroică a bătrânului popa Andrei [1]) de pe transportul rus „Prut", care, în 1914, a preferat să fie înghiţit de valuri cu vasul la care ţinea atât de mult decât să urmeze echipajul care a evacuat sub ameninţarea tunurilor lui „Goeben", cuirasat turcesc din Marea Neagră.

„Marinarul trăind între cele două infinite, întruneşte în caracterul său trei suflete : *soldat, călugăr şi poet*" [2]) — să-mi permiteţi a accentua : *călugăr*.

Fie el simplu pescar izolat cu barca lui departe de ţărm, pus faţă 'n faţă cu măreţia mării pe care cunoscând-o cunoaşte opera lui Dumnezeu ; fie el îmbarcat pe unul din acele paqueboturi cari frecventează nenumăratele porturi ale lumii, el îşi reţine amintirea locurilor vizitate, şi acum sau mai târziu îşi va da seama din cele văzute, de existenţa şi atat puternicia lui Dumnezeu.

După momente de plină viaţă de pe uscat urmează multe zile în şir când marinarul duce un regim aproape călugăresc plutind pe întinsul mării. Iar clipele de pericol atât de dese pe mare îl fac să se gândească mai mult şi cu credinţă la Dumnezeu. Astfel influenţa indirectă a mării în ce priveşte desvoltarea sentimentului religios la marinari — mai ales la acei inşi, în sufletele cărora zace germenele credinţei, este de netăgăduit şi rezultatele ei foarte eficace.

*

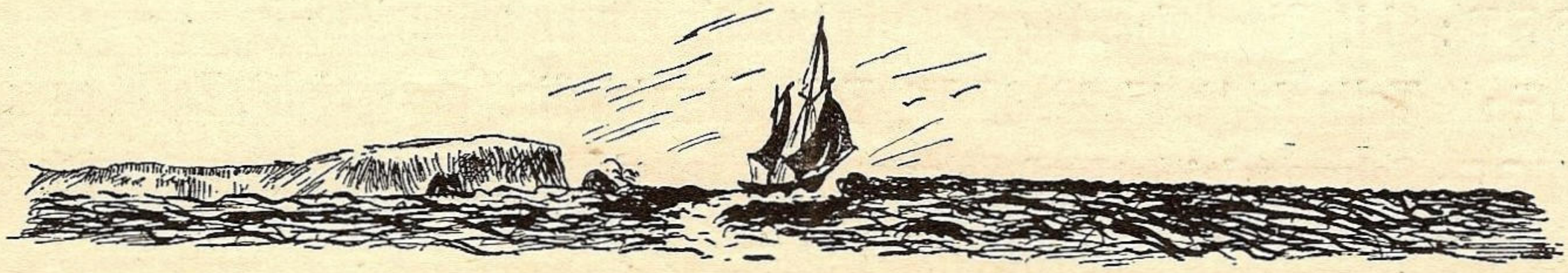
O Mer, Dieu te fit refléter les Cieux, confirmă poetul Louis Perroy cele remarcate mai sus.

Victor Stoianovschi

---

[1]) A bord du „Goeben" par G. Kopp, pag. 89.

[2]) Brikul Mircea de Jean Bart.



JURNALUL UNEI CROISIERE

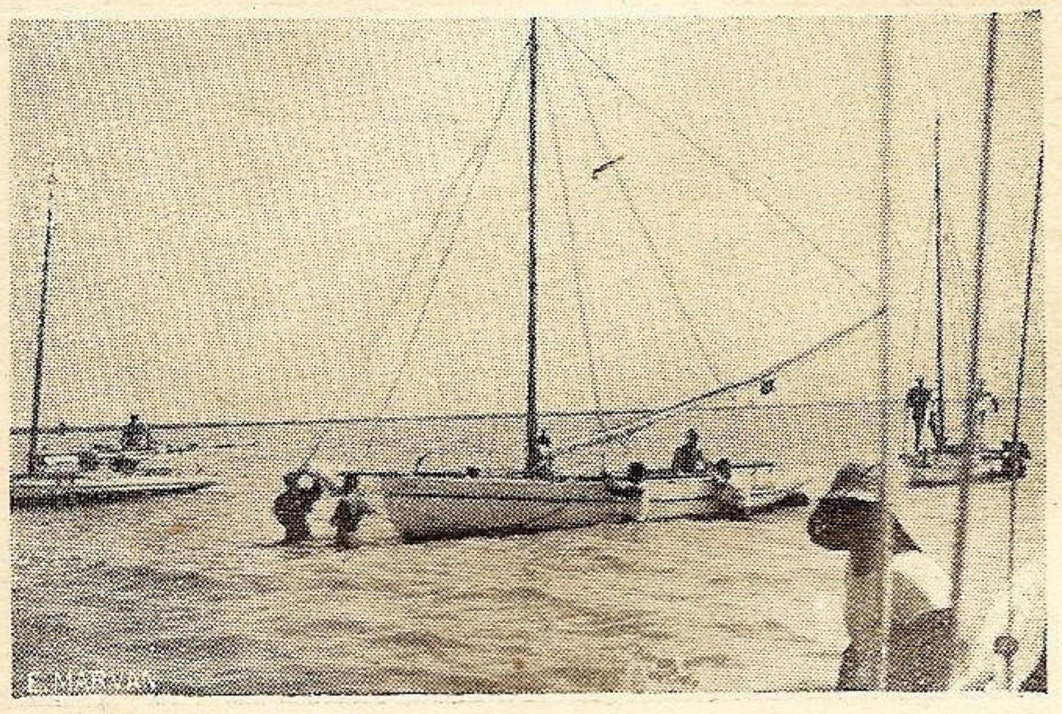
— DELA CETATEA-ALBĂ LA CONSTANŢA —

In scopul propagandei nautice a L. N. R. precum şi pentru a participa la regatele dela 15 August a. c. dela Constanţa, membrii secţiunii noastre proprietari de cutte-re, au hotărît într'o şedinţă organizarea unei croisiere pe marea Neagră dela Cetatea Albă, până la Constanţa.

S'a intervenit pe lângă comitetul secţiunei L.N.R. Cet. Albă, de a pune cutterele *„Naiada"* şi *„Nimpha"* proprie-tatea Ligei, la dispoziţia membrilor doritori de a lua par-te şi ei la această croisieră, dar neposedând ambarca-ţiuni proprii. Comitetul a înţeles scopul dublu al acestei călătorii aprobând cererea noastră.

Astfel, s'a hotărît ca cutterele ligei *„Naiada"* să fie condusă de d-l M. Rutta ; *„Nimpha"* de d-l Locot. I. Muşat, urmând ca ei să-şi găsească echipagiul printre ceilalţi membri ai secţiunei doritori a naviga la Constanţa şi înapoi.

Intr'o şedinţă avută loc la staţiunea L.N.R. la Liman, în ziua de 3 August s'a hotărât plecarea spre Constanţa pe data de 5 Aug., orele 10 a. m. stabilindu-se tot odată:



Pe mare — eşuaţi pe bancuri de nisip în faţa Sft. Gheorghe

1. Itinerariul :

Cetatea Albă-Bugaz-Dacia Cordon-Volcic-Sulina-Sf. Gheorghe-Constanţa, circa 350 klm.

2. Comandamentul :

D-l Locot. de marină Muşat Ion şi ajutor Covalenco N.

3. Echipagiile fiecărui cutter :

„Nimpha" d-nii : Locot. Muşat Ioan, Covalenco N şi Strohmaer V.

„Zefirul" d-nii : Bărgăuanu G., Dr. Radu G., Ing. Eminian I., Steinberg L. şi Fuchelman M.

„Naiada" d-nii : Rutta M., Melnicov M. şi Ceaicovschi N.

„Meduana" d-nii : Maximov L., Ivanov A., Staranchevici S., Fich R. şi Boico A.

„Olimpiada" d-nii : Iusipenco S., Rutta P., Lernovici A. şi Lopuhin A.

„Nutzi" d-nii : Soiu Fl., Baranovschi A. şi Crasovschi A.

Comandantul urma să-şi procure hărţi, compas, bu-solă, etc.

S'a mai hotărît ca, fiecare echipagiu să-şi desăvâr-şească organizarea technică şi să facă reparaţiunile ne-cesare ambarcaţiunilor, în definitiv să se pue pe picior de cea mai bună navigabilitate, urmând ca aprovizionarea să nu fie centralizată, ci fiecare echipagiu să aibă pe bord hrana necesară pentru cel puţin 6 zile; la fel şi apă potabilă.

In ziua de 4 August majoritatea membrilor din echipagiile ambarcaţiunilor au lucrat la amenajarea lor, vopsirea, punerea la punct a tachilajului etc. Tot atunci am aflat că cutterul Domnului Iusipenco S. care era în construcţie nu este încă gata de a fi lansat pe apă, astfel că nu poate pleca cu noi la 5 August. Cum majoritatea membrilor era prezentă am hotărît amânarea plecării la 7 August aceiaşi oră, ca să putem pleca şase cuttere.

Ultima zi înainte de plecare fu, dacă se poate spune, „folosită" în zori spre a ajuta d-lui Iusipenco la lansarea cutterului d-sale pe apă, botezat *„Olimpiada"*. Ceiace este interesant, e faptul că acest cutter lansat în ziua de 6 August, cu tachelaj aranjat noaptea, fără călătorie de probă, a pornit la rând cu noi comportându-se minunat.

Iată sosită şi „marea sărbătoare" ziua de 7 August, ziua plecării.

De dimineaţă, la debarcaderul staţiunei Ligei, mare animaţie, pregătiri de ultimă oră.

Un vânt puternic de nord pe Liman, valurile ne fac greoae acostarea la debarcader a bărcilor pentru ambar-carea bagajelor. Recurgem la şlepul Marinei Militare, la care acostăm. Pregătirile ne iau aproape trei ore, astfel la ora 1 p. m. suntem gata de a ridica ancora. Se dă sem-nalul de plecare. La catarguri fâlfâie pavilionul Ligei Navale Române care se îmbină frumos cu drapelul tri-color, în bătaia vântului de nord dar favorabil nouă.

In uralele asistenţei, venită cu flori să ureze drum bun bravilor navigatori, vasele ridică ancorele şi se îndreaptă într'o formaţie impecabilă către mare, având în frunte vasul comandant cutterul *„Nimpha"* şi conduşi până în largul Limanului de baleniera *„Crinul"* a tineretului sec-ţiunii noastre.

Moralul tuturora era excelent, nimic nu putea atunci să ne oprească a amâna plecarea, toţi plini de dor şi de voinţă de a ajunge ţinta — Constanţa.

Păstrând formaţiunea, având vânt din pupă, ajungem în circa două ore la Bugaz. O mică oprire şi mai departe. zăbovind puţin numai cuterul *„Meduana"* care avea de luat ceva bagaje.

Cu vânt din tribord, aproape 1 h. 50 m. sosim la Budachi Cordon ; oprire pentru câteva ore, timp care este folosit pentru mâncare caldă şi petreceri lumeşti în localurile acestei staţiuni frumoase, având în vedere că viitoarea etapă este Sulina, deci la o distanţă de circa 90 klm.

După orele 12 noaptea plecăm mai departe spre sud cu vânt favorabil şi lună plină. Câteva echipagii mai con-tinuă cu veselie petrecerile de pe mal, dar sub liniştea majestuoasă a mării, pe lună plină şi fără valuri exube-ranţa lor nu durează mult, se culcă şi ei.

Navigăm în cea mai mare linişte posibilă, numărând mereu siluetele elegante ale cutterelor spre a vedea dacă suntem toţi şi să nu fi rămas vreunul în urmă sau depăr-tat mult în larg.

Peste o oră şi ceva trecem de Burnaz la trei-patru mile

în larg, de unde se sfârșește faleza și începe plaja joasă la nivelul apei.

SPRE SULINA

Ziua de 8 August începe printr'un fermecat răsărit de soare, vântul pare mai slab, promițând totuși a se întări mai târziu.

Ceiace este interesant în această parte a litoralului sunt năvoadele pescărești așezate pe stâlpi, în formă de dreptunghiu, cu o prelungire a unei laturi până la mal pe o distanță de cam 2 klm., denumite local *„taliane"*.

Pe la orele 11, zărim vârfurile bisericii dela Jibrieni; consultând comandantul, câți klm. am făcut, ne răspunde că parcursesem peste 100 km.

Mai târziu vedem la orizont profilându-se un grup de arbori, ghicim că sunt dela gurile brațului Chilia. Observăm că cutterul *„Nimpha"*, vasul nostru comandant, se depărtează tot mai mult în larg, celelalte cuttere păstrând formația, urmează *„Nimpha"* pentru ca să evite eșuarea pe vre'un banc, luând drumul ocolit la Sulina. Inaintăm mereu în larg, până ajungem la o distanță de aproape 20 mile. Viață veselă aproape de toate cutterile; doi dintre camarazii noștri, unul de pe *„Nutzi"* d-l avocat St. A. Crasovschi suferă de rău de mare, stă culcat și din când în când trece capul peste bord; la o întrebare „cum o duce?" — răspunde „nu prea foarte!!!" Incepe să-i pară rău că s'a angajat în partida asta de yachting, fiind pentru prima oară pe mare.

Pe la orele 2 după amiază zărim farul dela Sulina, prilej de bucurie, după câteva ore de navigație între cer și apă. Vântul crește din ce în ce, ridicând valuri mari.

La 3 p. m. intrăm în canalul Sulina, lăsând la tribord dragele C.E.D. Intrarea în oraș în formație de linie și acostăm mai jos de sediul Ligei Navale, neștiind precis unde este; legând bine ambarcațiunile noastre și făcându-ne toaleta, eșim pe chei. Aci suntem cordial primiți de conducătorii secțiunii L.N.R. din Sulina în frunte cu d-l general Panaitescu, cari ne oferă un prânz la un restaurant apropiat; această masă trece în dispoziție bună, cu toasturi pentru Președintele Ligei Navale Române M. S. Regele Carol II și conducători, urări de prosperitate, etc.

După masă vizităm clădirile, laboratoarele și instalațiile precum și vasele de deparazitare și de deratizare ale serviciul sanitar dela gurile Dunării, constatând înaltul nivel, ordinea și curățenia.

Seara, cu toată invitația făcută de a petrece la serata secțiunii Ligii Sulina, echipagiile preferă un somn bun, mai ales că ni s'au pus la dispoziție paturi într'una dintre clădirile C.E.D., unde dorm majoritatea, rămânând câțiva numai pe bordul cutterelor, pentru pază.

PRIN CANAL SPRE SF. GHEORGHE

9 August. Dimineața constatăm că vântul este puternic, iar marea demontată, bine înțeles pentru ambarcațiunile noastre, netrecând nici una în lungime peste șapte metri. Neputând eși în mare ne hotărîm în sfatul ținut pe loc, să schimbăm ruta, în loc de a merge mai departe pe mare, să străbatem canalul Sulina până la Ceatal, de acolo pe brațul Sft. Gheorghe în jos, prin canalul Regele Ferdinand, Lacul Razelm, Gura Portiții iarăși în mare. Pe la orele 11 pornim contra curentului dar cu vânt puternic din pupă. Inaintăm repede pe canalul drept cu apă lină maluri verzi și frumoase. Bună dispoziție domnește pe toate cutterele. La orele 14 vântul slăbește din ce în ce, abia ajungem la satul Carmen-Sylva. Vântul a încetat de tot, este ora 7 p. m.

Cum numai pe cutterul *„Meduana"* erau rame, iar celelalte nu le aveau, recurgem la edec — foarte greu, contra curentului, malul fiind cu gropi, pietre, copaci; se aprind felinarele de bord necesare pentru arătarea prezenței vasului pe apă. Cei din bărci, rămași să conducă, stau înveliți peste cap blestemând țânțarii, acești vampiri ai bălților noastre. Cu toată greutatea tragerei la edec, cei cari trăgeau nu admit schimbul, preferind să tragă decât să fie mâncați cu furie de țânțari. Pe la 10 noaptea și după peste două ore de edec pornește un vânt slab. Părăsinm edecul și înaintăm încet, dar nici acest vânt slab nu durează mult și suntem nevoiți a ne opri.

Acostând pe malul stâng, strângem vreascuri din crângul malului, și facem un foc mare contra țânțarilor.

Cu un pepene, doi, dispoziția ne vine mai ales că d-l Staranchevici ne organizează producții artistice.

Peste puțin timp însă, începe un vânăt slab printre copacii de pe mal, liniștea începe să cadă și somnul ne cuprinde.

Pe dunăre

Zorile zilei de *10 August* ne aduc surpriza unei ploi dese și reci.

Pe la 6 dimineața trecem de Ceatal — locul unde Dunărea se împarte în două brațe și coborîm pe brațul Sft. Gheorghe. Plouă. Cu fețe schimonosite de nesomn și de frig și cu pături trase peste cap, înaintăm în jos. Ca să scăpăm de ploaie acostăm la un sat mic, dar nu găsim nimic, nici adăpost, nici mâncare caldă; plecăm mai departe cu toată ploaia. La 9 dimineața ajungem la stațiunea P.A.R.I.D. de pe lângă satul Pârlita. Suntem primiți bine de inginerii conducători ai stațiunei, punându-ne camere la dispoziția noastră. Mâncare caldă găsim la cantina muncitorilor la prețuri extraordinar de eftine. Ploaia încetând între timp, scoatem hainele la uscat și după un dejun bun, toți navigatorii se culcă, unde pot. Ne sculăm pentru masă; mâncare bună, două feluri cu totul 12 lei. După masă, timpul este folosit la aranjarea ambarcațiunilor și vizitarea stațiunei. Seara după cină, ne culcăm de vreme ca să pornim odihniți la drum. Dumnezeul Mare știe ce poate să survină!

(Va continua) *I. N.*

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din străinătate

FRANŢA

☐ La *Glascow,* firma *Schmidt et Hounston Ltd.,* procedează la demoliţiunea lui *Atlantique,* fostul pachebot francez de 42.500 tone care vă amintiţi că a fost distrus de incediu, la 4 Ian. 1933 în drum spre Franţa.

Cu ocazia lucrărilor, s'a constatat cu surpriză că organele de propulsiune a navei, adică maşinele şi căldările, au suferit foarte puţin de pe urma incendiului, în comparaţie cu suprastructurile. Mai mult, s'au putut pune în funcţiune unele maşini auxiliare.

(J. d. l. M. m. No. 916).

☐ La Havre, *Normandie* a intrat iarăşi în bazin pentru carenaj şi pentru înlocuirea celor patru elici, cu altele noi, reluându-şi cursele la 4. XI.

☐ S'a terminat în sfârşit, cel mai mare proces care s'a înregistrat vreodată în materie de asigurări maritime.

Se ştie că de pe urma distrugerei prin incendiu a lui *Atlantique,* s'a născut un diferent între societatea armatoare şi diversele societăţi de asigurare ale navei, proces în urma căruia prin hotărârea din Dec. 1934 a Curţei de Apel din Paris, societăţile de asigurare, au fost obligate să plătească societăţii armatoare, 170 milioane fr. fr. asigurări şi 20 milioane fr. fr., dobânzi.

Mai rămăsese însă un punct în litigiu : In timpul procesului, nava era îndocată la *Cherbourg,* aceasta presupune cheltueli de îndocare, întreţinere şi pază pe care nici una din cele două părţi în litigiu nu voia să le plătească.

Acest ultim litigiu însă, s'a rezolvat pe cale de tranzacţie, cu condiţiunea ca renunţarea la proces de către asigurători să nu constitue un precedent în viitor, fiecare parte rămânând asupra propriilor puncte de vedere în ceeace priveşte chestiunea de fond.

(J. d. l. M. m. No. 917).

☐ Cu ocazia recentelor inspecţii a subsecretariatului de stat al marinei în arsenalele marinei de război, s'au petrecut regretabile incidente.

Subsecretarul de stat a fost primit în sunetele Internaţionalei, cu flori roşii şi cu drapele roşii, formă pe care a admis-o în prezenţa ofiţerilor. Aceste incidente au dat loc la anunţări de interpelări, şi la un comunicat al Comisiunei senatoriale a marinei *„prin care îşi exprimă regretul"* asupra celor întâmplate.

(J. d. l. M. m. No. 918)

ANGLIA

☐ La 20 Octombrie pe marele transatlantic englez *Berengaria* s'a declarat un incendiu pe când se afla în port la *Southampton.* Cu mare greutate incendiul a putut fi localizat după ce a distrus o parte din cabine. (J. d. l. M. m. No. 917).

☐ Ştiţi că faimoasa *„Panglică albastră"* este reprezentată printr'un trofeu-obiect de artă, donat de către *Mr. H. Keates Hales,* şi este oferit spre păstrare societăţii armatoare a navei care a realizat timpul cel mai scurt în traversarea Atlanticului.

Conform regulamentului prin urmare, ar urma ca acest trofeu să fie încredinţat societăţii *Cunard White Star,* proprietara lui *Queen Mary* care în August a. c. a bătut recordul deţinut de *Normadie.*

După ultimele veşti, se spune că directorul societăţii a declarat că va refuza acest trofeu. (J. d. l. M. m. No. 917).

☐ Guvernul a aprobat punerea în construcţie în anul 1937, a următoarelor nave :

1 Crucişetor de 76.000 t. *(tip G. Leygues),* două torpiloare de 1700 t., două submarine de 800 t. şi două submarine de coastă, 20 avizouri şi vedete, 4 nave de aprovizionare a avioanelor, două vedete lans torpile, un petrolifer. (J. d. l. M. m. No. 918)

☐ A murit *Sir Edgar Britten,* comandantul lui *Queen Mary,* unul din cei mai buni comandanţi de nave comerciale a Marei Britanii.

Ultimele sale dorinţe au mărturisit marea pasiune ce o avea pentru mare şi meseria sa.

La 3 mile sud de insula *Wight,* corpul său a fost cufundat în valurile *Mânecei ;* Numai aşa va putea să audă şi de acum în colo sgomotul elicelor măreţei nave pe care o comanda.

☐ Fostul transatlantic *Majestic* care trebuia să fie supus demoliţiunei, a fost cumpărat de guvernul britanic ca să servească ca navă şcoală la *Rosyth.* (J. d. l. l. m. C. No. 10)

U. R. S. S.

☐ Spărgătorul de ghiaţă *Sedow* a descoperit 19 insule noi în arhipelagul Nardenskjoeld din Oc. Ingheţat de nord, şi care vor fi denumite de către exploratorul rus Schmidt.

(J. d. l. M. m. No. 917).

Din ţară

☐ Prin Decretul lege No. 2620 din 13 Noembrie 1936, a luat fiinţă *Ministerul Aerului şi Marinei,* sub conducerea d-lui *N. Caranfil,* pe care toţi cititori noştri îl cunosc ca fiind unul din cei mai pasionaţi iubitori ai mării şi marnei.

Nădăjduim, că fără îndoială, alături de aviaţie, marinei naţionale, adică atât cea de război cât şi cea de comerţ i se deschid perspective largi la orizont prin această nouă şi binefăcătoare măsură.

Noul minister va cuprinde :

Aeronautica regală.
Marina regală.
Aviaţia civilă.
Marina Comercială.
Institutul Central Meteorologic.
Oficiul hidrografic şi aerofotogrametric.
Casa fondului naţional a aviaţiei.
Serviciul maritim român.

☐ Prin I. Decret No. 1670 din 13 Noembrie 1936 a luat fiinţă „Medalia Maritimă" a cărui scop este să răsplătească acte de servicii săvârşite în legătură cu activitatea maritimă. Această medalie cuprinde trei clase : cl. I (de aur), cl. II (de argint), cl. III (bronz).

☐ Comitetul danubian al statelor Micei Inţelegeri, s'a întrunit, în cursul lunei Octombrie la Bucureşti, sub preşedinţia d-lui ing. C. Mihalopol, subdirectorul general al Administraţiei comerciale a porturilor şi căilor de comunicaţie pe apă.

S'a ratificat, cu acest prilej, acordul încheiat de reprezentanţii întreprinderilor de navigaţie, ale celor trei ţări, cu privire la punerea în aplicare a convenţiei de raţionalizare a transporturilor pe Dunăre, semnată la Belgrad în 1935.

Apoi s'a hotărît să se ceară comitetului economic al Micei Antante să intervie pe lângă guvernele respective spre a se numi comisii competente care să studieze o serie de convenţii între statele respective, pentru uşurarea navigaţiunei pe Dunăre între ele şi anume :

1. O convenţie privitoare la întrebuinţarea de către întreprinderile de navigaţie a personalului de naţionalitate respectivă pe teritoriile celorlalte două state, fără formalităţi prea grele de îndeplinit.

2. O convenţie pentru simplificarea formalităţilor ce se cer pentru aprovizionarea vaselor cu combustibil, piese de schimb, alimente, etc.

3. O convenţie privitoare la suprimarea dublei impuneri a societăţilor de navigaţie, în vigoare azi.

4. O convenţie pentru unificarea dreptului fluvial al celor trei state.

S'a mai hotărât să se ceară facerea unei alte intervenţii pe lângă băncile naţionale respective, să se permită societăţilor de navigaţie ale Micei Antante să schimbe între ele direct excedentele veniturile comerciale, fără autorizaţii speciale.

Apoi, cu un tren special, membrii tutulor delegaţiilor economice ale Micei Antante, au plecat la Constanţa, unde au vizitat instalaţiile portului.

☐ Conferinţa comitetului permanent maritim al înţelegerei balcanice, s'a întrunit la Atena, în ziua de 22 Octombrie, pentru a fixa o serie de probleme importante, în legătură cu navigaţia pe mare a vaselor arborând pavilionul ţărilor din această înţelegere.

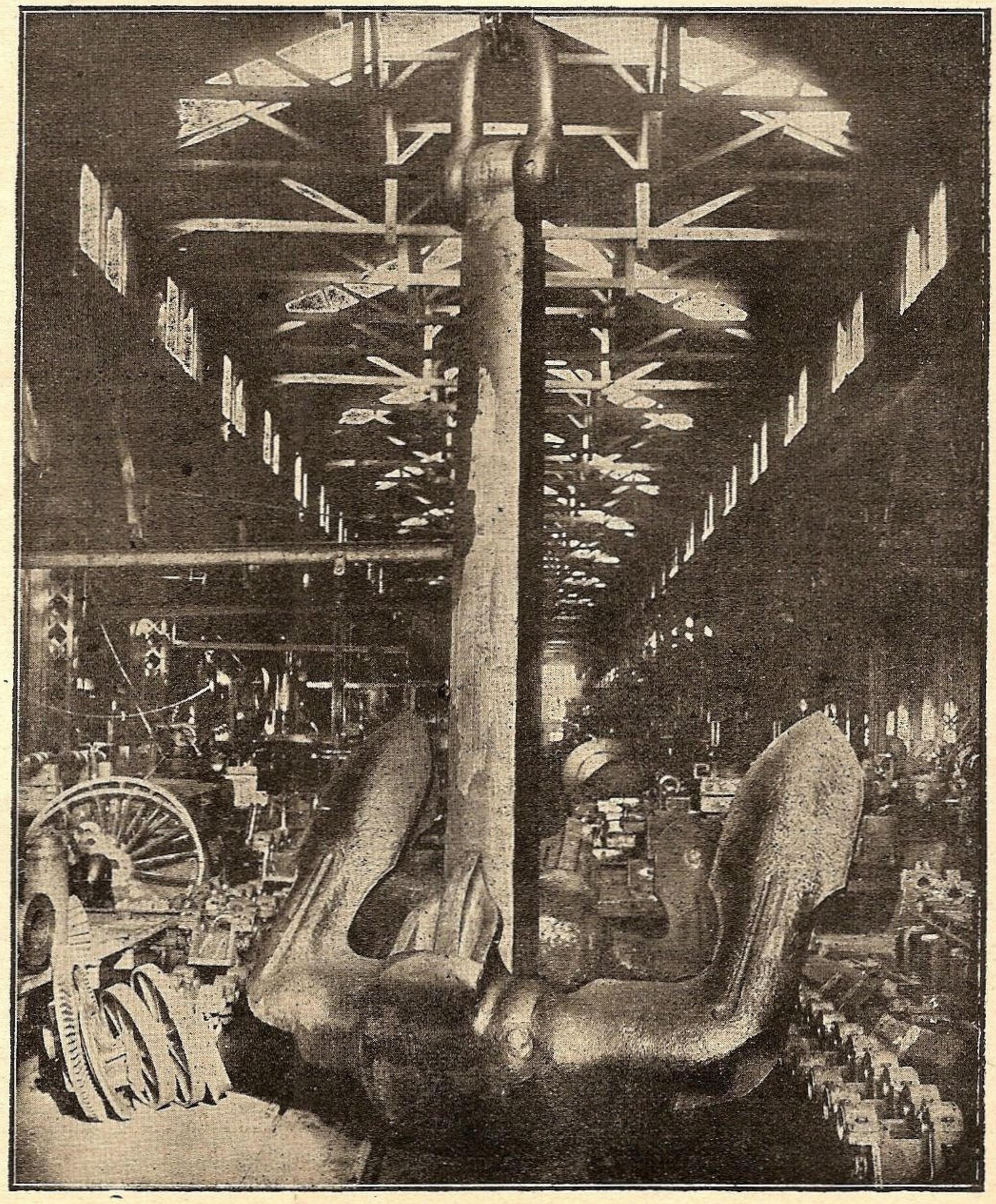
Cu acest prilej, s'a luat în discuţie şi regulamentul de funcţionare al comitetului, întocmit de delegaţiunea română, având, în frunte pe d. ing. C. Mihalopol, subdirectorul general al administraţieie comerciale P. C. A.

☐ Tot la Atena s'a mai discutat între altele şi chestiunea unui acord româno jugoslav, pentru îndrumarea transporturilor noastre fluviale, respectiv dunărene, spre Adriatica, cu ajutorul întreprinderilor de navigaţie jugoslave.

Delegaţiunea română la această conferinţă a fost condusă de d. ing. C. Mihalopol.

REŞIŢA

MATERIALE
PIESE
şi
PĂRŢI
pentru
CONSTRUCŢII
NAVALE



O felicitare și un răspuns.

La adresa L. N. R. de mai jos adresată d-lui Ing. N. Caranfil, minstrul Aerului și Marinei :

Liga Navală Română, *al cărui membru fondator sunteți și în al cărei prim Consiliu de Direcție V'ați pus toată energia și cunoștințele pentru prosperarea asociației cu al cărui înalt rol național V'ați indentificat, se simte mândră că sunteți cel dintâiău Ministru al Marinei în țara noastră, cu care ocaziune Vă roagă să primiți cele mai călduroase felicitări și urări ca prin înaltele Dvs. însușiri și cunoscător al nevoilor, să desăvârșiți programele de înarmare și desvoltare a celor două marini : de război și comerț.*

Liga Navală Română *cu mai mult elan va continua propaganda, după sugestiile ce veți binevoi a i le da, prin reprezentanții* Ministerului Aerului și Marinei *în Consiliul de Direcție, astfel ca marele public să Vă sprijine cu convingere și avânt în realizarea proectelor de înzestrare.*

Cu Inalta aprobare a M. S. Regelui CAROL II-lea, Liga Navală Română *și-a propus în primul rând să vă ajute pentru o cât mai grabnică realizare a „NAVEI-ȘCOALĂ", care să înlocuiască pe „BRICUL MIRCEA" scos din serviciu și fără de care pregătirea viitoarelor cadre ale marinei naționale este periclitată.*

Cu totul în serviciul Țării și al MINISTERULUI AERULUI ȘI MARINEI, în fruntea cărui sunteți, LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, Vă roagă a primi încredințarea unui neprecupețit devotament.

Vice-Președinte al L. N. R.
(ss) Amiral COANDĂ I. Secretar General
(ss) Comandor NEGULESCU A.

Excelența sa a binevoit a trimite următorul răspuns :

DOMNULE VICE-PREȘEDINTE,

Cu deosebită emoțiune am primit felicitările și urările LIGEI NAVALE ROMÂNE *și ale Dvs. — căruia Marina îi datorește atât de mult.*

Am fericirea de a fi putut contribui la întocmirea nouei legi a Marinei și la înființarea Ministerului Aerului și Marinei.

Dragostea mea de mare vă este prea bine cunoscută ca să nu fie o chezășie că alături cu Liga Navală voiu lupta cu pasiune pentru ca întreaga populație să înțeleagă și să folosească norocul de a poseda un litoral maritim național.

Va fi o mare operă a Ligei contribuirea la înzestrarea Marinei cu o „NAVĂ-ȘCOALĂ", care să continue tradiția „BRICULUI MIRCEA", o adevărată tradiție marinărească.

Primiți, vă rog, DOMNULE PREȘEDINTE, asigurarea sentimentelor mele cele mai bune și urări de succes în noua epocă ce se deschide Marinei Românești.

(ss) N. GH. CARANFIL

Vizita crucișetorului turc „Hamidie"

In ziua de 3 Nov. ora 12, a sosit în portul Constanța crucișetorul turc „Hamidie" aducând pe mareșalul turc Fevzi Kiakmak , șeful Marelui Stat Major al armatei turci, care trebuia să ia parte la Conferința șefilor de Stat major al armatelor Micei Înțelegeri.

In întâmpinare a eșit Cpt. Harting Gh., care a fost atașat tot timpul pe lângă Comandantul crucișetătorului. Nava a salutat pământul cu 21 lovituri de tun, după care a intrat în port acostând la gara maritimă.

Distrugătorul „Regina Maria" a salutat prin lovituri de tun marca de comandament a mareșalului.

In seara aceleași zile, mareșalul a plecat la București, urmând ca nava să-i aștepte la Constanța întoarcerea.

Până în ziua de 15 Nov. când a părăsit Constanța, atât ofițerii, subofițerii, elevii și echipajul navei, s'au bucurat de cea mai mare atențiune din partea ofițerilor și echipagiilor noastre, precum și a autorităților civile.

S'au schimbat vizite oficiale și amicale, s'au organizat recepții la nave și uscat, s'au dat gustări, au fost plimbați peste tot, părându-li-se șederea în țară la noi, cât mai plăcută.

Nava este un crucișetor (ex. Abdul Hamid) de 3830 tone, lungime 110 m., lățime 11 m. și pescaj 4.80 m. Armat cu 2 tunuri de 150 mm., 8 de 75 mm. 2 tuburi lans-torpile, submarine, de 450 mm. Mașina are 12.000 H.P., viteză în jurul lui 18 noduri. Poate lua 70 mine. In prezent este utilizată ca navă-școală.

PLĂPUMĂRIA
ARTA ROMANEASCA
BUCUREȘTI - CALEA VICTORIEI No. 136

Vinde toate mărfurile cu prețuri derizorii,
PLAPUMĂ pentru 2 PERSOANE Lei 1600
PÂNZĂ DE CEARCEAFURI Lei 120 metrul

Prosoape — Batiste — Couverturi de lave — Lengeru de corp —ect.

† Cpt. Comandor Combari

La începutul lunei Noembrie, încă unul din foștii ofițeri ai Marinei Regale, — Cpt-Comandorul Combari — a plecat pentru totdeauna dintre noi.

Născut la 1871 la Brănișteni-Roman, a urmat gimnaziu militar din Iași, intrând în Școala de ofițeri la 1892.

In anul 1894 a eșit sublocotenent de marină.

In anul 1897 e înaintat locotenent, iar la 1903 căpitan. In acest grad este detașat un timp la Serviciul Maritim Român, fiind înaintat lt-comandor în 1915.

La isbucnirea războiului îl găsim comandant de port și apoi la Serviciul transporturilor, unde a și fost înaintat în 1918 la gradul de cpt. comandor.

In 1926 este trecut în rezervă.

Ultimii ani i-a petrecut la Galați, adică în portul unde și-a petrecut și majoritatea anilor din cariera sa.

Moartea sa, a lăsat regrete atât printre ofițerii Marinei Regale cât și printre cetățenii portului Galați unde era una din cele mai cunoscute figuri de marinar.

Dumnezeu să-i odihnească sufletul.

† Alexandru Cătuneanu

Un accident năprasnic a curmat viața unuia din membrii noștri devotați, a avocatului Alexandru Cătuneanu.

Fiu al amiralului Cătuneanu, mort în accidentul de cale ferată dela Ciurea, de mic copil a trăit în atmosfera caldă a camaraderiei marinărești, mai ales printre manevrele bricului „Mircea".

Incă din frageda tinerețe era un exemplu de îmbinare a caracterelor părintești. Dela tată, exemplu de bunătate, a moștenit această însușire ; dela mamă, vioiciune ; dela amândoi o inteligență sclipitoare.

După ce și-a terminat cu succes liceul, a urmat matematicele, apoi dreptul, devenind foarte repede cunoscut prin pledoarii cari uimeau atât pe magistrați cât și pe colegi, printr'o logică strânsă, îmbinată cu cunoașterea și interpretarea textelor și un timbru cald, vibrător. Logica lui da impresia unui clește din care nu mai puteai scăpa : era efectul studiului matematicei, care-i crease o gândire matematică.

Dacă în barou își crease o situație, dacă la una din cele mai mari societăți dela noi ajunsese șeful contenciosului, grație renumelui ce și-l dobândise prin muncă, cinste, studii și talent, — apoi ca om a fost iubit de oricine l'a cunoscut.

Din cauza bunătății inimii lui, bunătate care țâșnea din ochii lui neastâmpărați, din buzele lui surâzătoare, din înfățișarea lui prietenească, din gesturile lui atrăgătoare, radia în jurul lui o atmosferă care te îndemna să-l rogi ceva, ca el să aibă bucuria de a te servi.

In comitetul central al Ligei Navale, sta modest printre foștii colegi și foștii elevi ai tatălui, — iar când trebuia, aducea, cu obișnuita-i căldură, lumina care deslușea anumite laturi ale chestiunilor ce se discutau, ca apoi iar modest să-și reia locul, după o expunere pe cât de scurtă, pe atât de limpede.

L'am perdut cu toții, la o vârstă la care e dat omului să arate tot ce poate da, — la 43 de ani, — și din ce dăduse până acum, se întrevedea ce urma să fie. Acum, ne va rămâne scumpă doar amintirea celui ce atât de grabă a ancorat în portul Veciniciei.

Ședința comitetului Ligii Navale

Alegerea mai multor vice președinți de onoare.— O nouă școală navală.

Luni 23 Noembrie 1936, a avut loc ședința comitetului central, prezidat de d-l Amiral Coandă și la care au mai luat parte d-nii Vice Amiral Bălănescu, Vice Amiral Gavrilescu, Amiral Boerescu, comandorii Fundățeanu, Nedelcu, inginerii Ghica, Iliescu Brânceni, consilier Papadat, avocați Ardeleanu, Petrovici, general Schina.

După citirea procesului verbal al ședinței anterioare, se proclamă cu unanimitate vicepreședinți de onoare d. ministru Sassu și d. Mitiță Constantinescu, guvernatorul B. N. R.

Se proclamă membru donator maestru G. ENESCU, care a donat Ligii Navale suma de 20.000 lei.

Se cooptează ca membri în comitet d-nii : general N. Negreanu și colonel G. Giușcă.

Se aprobă a se ajuta terminarae frescei Ateneului Român cu suma de lei 2.000

Se hotărește publicarea unui *număr festiv,* care să comemoreze cei patruzeci de ani dela înființarea Serviciului Maritim, număr care să fie oglinda fidelă a străduințelor puse pentru desvoltarea marinei noastre și a năzuințelor pentru viitor. Un comitet restrâns compus din d-nii Amiral Boerescu, comandor Nedelcu, comandor Cristescu, comandor Negulescu și căpitan Știubei va îngriji ca acest număr să fie la înălțimea așteptărilor.

O NOUĂ NAVĂ ȘCOALĂ

Ultima chestiune a fost subscripția pentru noua navă școală MIRCEA, aprobată de către Suveran, președinte activ al L. N. R. Dacă marinarii noștri au uimit chiar și străinătatea prin însușirile lor marinărești, aceasta se datorește faptului că toți și-au făcut ucenicia pe nava școală Mircea. Din cauza bătrâneții însă, — are 54 ani, bricul Mircea nu mai navigă de mult, astfel că țara noastră a rămas singura din lume fără navă școală, ceiace pericliteză formarea echipajelor acum când marina e în plină desvoltare.

Liga maritimă iugoslavă „Jadranska Straja" (Sentinela Adriaticei) a dăruit prin subscripție publică o navă școală cu vele și motor „Jadran", iar provincia Pomerania a dăruit prin Liga Morska vasul școală „Dar Pomorza". La noi statul e dispus a da o parte din sumă, dar până la completare ar însemna să treacă mult timp.

Dorința M. S. Regelui ca școala navală să poarte numele de MIRCEA, „pentru ca tinerii să simtă dela început că sunt pe un vas" fiind pentru Liga Navală o poruncă, — s'a hotărît ca un comitet restrâns alcătuit din d-nii vice-amiral Gavrilescu, general Schina, general N. Negreanu, c-dor Negulescu, colonel Giușcă, cpt. Știubei și locot. Z. Negulescu să se ocupe în special cu propaganda, pentru ca subscripția publică să aibă un cât mai grabnic și frumos rezultat.

După cum s'a mai arătat, Liga Navală a deschis subscripția înscriindu-se cu suma de 100.000 lei.

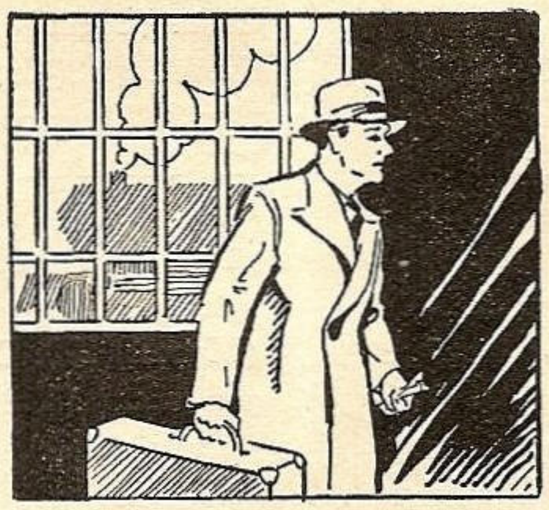
Sumele colectate prin liste de subscripții, reprezentanții, etc., vor fi trimise Ligii Navale (Str. Eugen Carada nr. 7) care le va consemna la Cassa de Depuneri și Consemnații pe numele Min. Aerului și Marinei fond pentru Nava-Școală, iar numele donatorilor vor fi publicate în revista MAREA NOASTRĂ și în toate ziarele din țară.

Complectare.

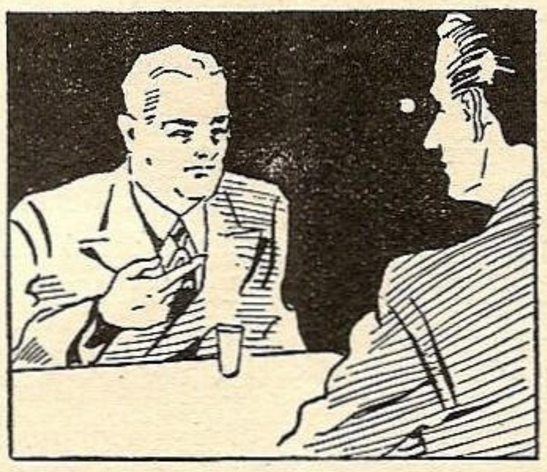
In numărul trecut la articolul „Expoziția marinărească" s'a scăpat din vedere a se arăta că picturile murale au fost executate de domnii : arhitect Coatu, Caramalău, Cornescu și profesor Niculescu-Nic, iar secretar al expoziției a fost d. Poch-Duco.

O mare înlesnire pentru populația Capitalei:

TELEFOANELE PUBLICE AUTOMATE

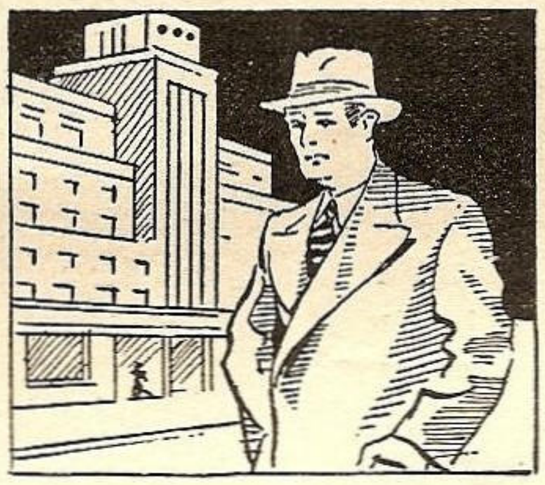


SUNTEŢI IN DRUM SPRE GARA pentru a pleca cu trenul. Deodată vă aduceți aminte că ați uitat să dați unele dispoziţiuni de mare importanţă pentru mersul întreprinderei Dv. Nu face nimic, totul se poate aranja fără nici o pierdere de timp, fără nici un incident, căci la gară aveți un telefon public de unde puteți telefona biroului Dv.



STAŢI DE VORBA CU UN PRIETEN la cafenea și aveți nevoie de niște informaţiuni urgente. Iată, în imediată apropiere, veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și obține îndată informaţiunile pe care le doriți.

SOCIETATEA ANONIMA ROMANA
TELEFON PUBLIC
DE TELEFOANE



AŢI PLECAT DE ACASA cu intenţiunea de a face 3 sau 4 vizite și acum nu sunteți sigur că veți găsi prietenii Dv. acasă. La o distanţă de câteva sute de metri veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și aranja întâlnirea.

PESTE 300 TELEFOANE PUBLICE, instalate în cartierele centrale și în cele mai îndepărtate colțuri ale Capitalei, stau la dispoziţia Dvs. Deasemenea, există în Capitală 8 OFICII TELEFONICE, la adresele indicate mai jos, de unde puteți obține îndată o convorbire telefonică cu provincia și străinătatea.

STRADA CAROL 2
CALEA GRIVIȚEI
CALEA VICTORIEI 37
CALEA VICTORIEI 100
BULEVARDUL SCHITU
MĂGUREANU 2
CALEA MOȘILOR 299
STRADA BUZEȘTI 2
GARA DE NORD

INTREBUINȚAȚI *telefonul public*

Dela „Ziua Marinei“

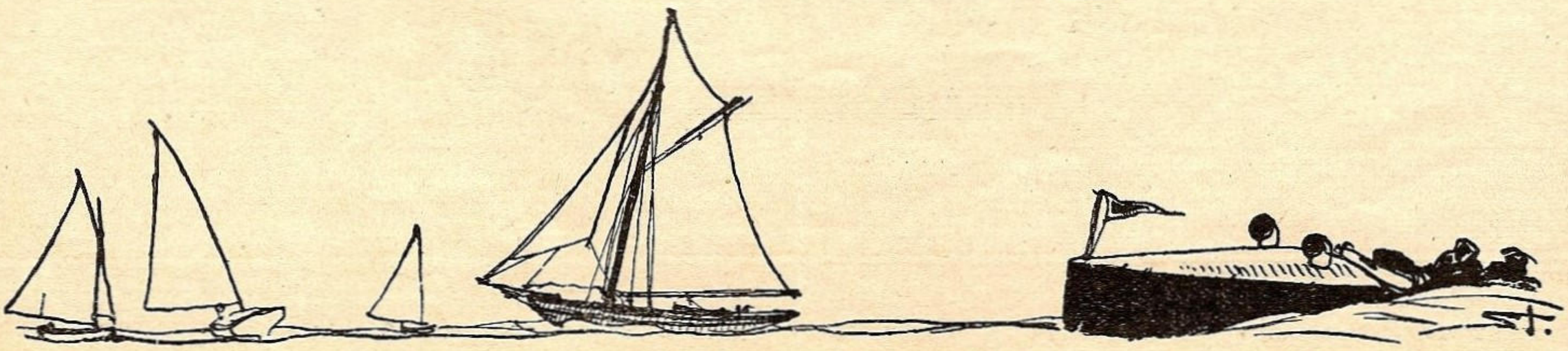
S'au mai primit următoarele sume, rezultat al chetei din ziua de 15 August :

Comuna Arghireşu (Cluj) 1.100 lei, prin bunăvoinţa d-lui învăţător Ioan George Şerban.

SECŢII L. N. R. : Silistra 3.000 lei ; Cetatea Albă 1556 lei.

GARNIZOANE : Satu Mare 1.300 ; Storojineţ 1.631 ; Dej 286 ; Deva 476 ; Iaşi 1.260 ; Botoşani 850 ; Târgovişte 780 ; Sibiu 984 ; Huşi 810 ; Răcăuţi 1.553; Bălţi 1.700; R. Sărat 4295 ; Sf. Gheorghe 1.167 şi Alba Iulia 900.

PAROHII : *din Bucureşti :* Radu-Stanciu 260 lei ; Cărămidarii de Sus 100 ; Mântuleasa 95 ; Sf. Vineri-Nouă 161 ; Manea Brutaru 100; Cărămidarii de Jos 200 ; Sf. Vasile 347 ; Popa Nan 300 ; Sf. Maria 230 ; Delea-Nouă 211 ; Mavrogheni 316; Dudeşti-Cioplea 203 ; Sf. Ilie 248 ; Antim 120 ; Bărbătescu Nou 232; Sf. Vineri-Herasca 200 ; Stejaru 185; Sf. Ion-Moldoveni 188; Dobroteasa 101 ; Buzeşti 500; Sf. Nicolae-Şelari 200; Sf. Treime-Ghencea 140; Sf. Anton 250; Popa Rusu 155; Sf. Dumitru Colentina 185; din jud. Dâmboviţa: Parohia com. Conţeşti 230; Băleni-Sârbi 150 ; Dâmbovicioara 125 ; Brezoarele 80; Podul Bărbierului 105; Băleni Romani 65; Nucet 70; Potlogi 270; Cornăţelul 68; Fieni 350; Mircea Vodă 70; Viforâta 130; Mircești 50; Bolovani 100; Gheboaia 39; Bilciureşti 382; Poiana de sus 180; Cornești 50; Costeşti-Vale 100; din jud. *Buzău :* Com. Cotorca 60; Gura Sărăţei 115; Valea Botei 200; Paroh. Sf. Nicolae-Buzău 100 ; Smârdan 100; Lipăneşti 100; Siliştea 500; Podina 100; Siliciu de Sus 200; Policiori 260; Pârsovul de jos 100; Patarlagele 27; Vintilă Vodă 101; Pleşcoi 100; Blajani 500; Valea Scheilor 112; Gura Aninoasei 100; din jud. *Cluj :* Com. Milheşul de Câmpie 1.300 ; Calate 94 ; Cara 92 ; Sf. Nicolae-Cluj 544 ; Mânăstireni 150 ; Apahida 100; Cluj (prin Dr. Ion Cociuban) 220; Bonţida 160 ; din *Prohova :* Paroh. Com. Ţintea 42 ; Slon 73 ; Patricianca-Brebu 60; Băicoi 80; Sf. Treime-Ploeşti 150 ; Dărmăneşti 150; Breaza de Jos 220; Teşila 80; Secăria 50; Mânăstirea Sinaia 1730; Sf. Gheorghe--Ploeşti 380 ; Brebu II 63 ; Sf. Treime-Câmpina 150 ; Paulești 190 ; Mânăstirea Predeal 640; Slobozia 205; Sf. Voevoezi-Câmpina 68; Pucheni-Crainici 30; Mânăstirea Cheia 500; Ciumaţi 140; Urdela 200; Breaza de sus II 200; Mislea 80; Breaza de sus 221; Păcureşti 50; Măneşti 150; Maica Precista-Ploeşti 500; Telega I 78; Mânăstirea Suzana 666; Hârsa 100; Puchenii-Moşneni 130; Sf-ţii Voevozi-Urlaţi 500; Mânăstirea Ghighiu 354; Comarnic 178; Valea Plopului 20; din jud. *Ilfov :* Paroh. Com. Brăneşti 200; Piteasca Palerca 243 ; Măgurele Otetelesanu 300 ; Mânăstirea Cernica 429 ; Sf. Nicolae-Olteniţa 150 ; Militari 293 ; Grecii de jos 100; Grădiştea 107; Roşiori 545 ; Mânăstirea Căldăruşani 144; Mânăstirea Pasărea 730; din *jud. Severin :* Paroh. Com. Remmetea Popganici 55 ; Silha 30; Cireşul Găvojdea 55; Curtea 70; Fârliug 69; Rugi 20; Idioara 100; Lugozel 16; Jupa 35; Tincova 80; Gavojdea 110; Făget 50; Cavăran 42; Zlagba 50; Ilova 60; Bucoveţi 50; Temereşti 150; din *jud. T. Torontal:* Paroh. Com. Ciacova 160; Gherteniş 100; Fieni 160; Nerău 300; Obud 50; Ohaba 100; parohia comunei Arsachi (Vlaşca) 50; Valea Popii (Muscel) 285; Gropeni (Brăila) 200 ; Băbeni (Covurlui) 40; Tg. Iveşti (Tecuci) 100; Broscăuţi (Storojineţ) 60; Cătunul (Vlaşca) 40; Merenii de sus (Vlaşca) 71 : Căminеasa (Vlaşca) 40; Fărău (Alba) 110; Vidra (Turda) 40; Caşin (Bacău) 107; Osmanu (Brăila) 125; Nemţeni (Lăpuşna) 81; Prodăneşti (Covurlui) 110; Sarinasuf (Tulcea) 78; Grădiştea (R. Sărat) 70; Racoviţa (R. Sărat) 140; Stoeneşti 170; Clejani (Vlaşca) 125; Furmanca (Ismail) 22; Putreda (R. Sărat) 50; Măcin (Tulcea) 70; Cacuciul Nou (Bihor) 250; Stoeneşti (Vlaşca) 110; Valea Largă (Turda) 100; Alba Iulia (Alba) 20; Breheneşti (Tecuci) 231; Văliug (Caraş) 90; Lugoj (Lugoj) 134; Budeni (Vlaşca) 90; Corbi (Muscel) 100; Catedr. Tighina 50; Mândreşti (Tec.) 50; Sf. Gheorghe-Isccia (Tulcea) 94; Talmazu (Tighina) 136; Avram Iancu (Turda) 240; Arieşeni (Turda) 50; Popeşti (R. Sărat) 200; Fântânele (Covurlui) 150; Băbeni (R. Sărat) 60; Paroh. Cartierul Demobilizaţilor-Galaţi 300; Sf. Ioan-Roşiorii de Vede (Teleorman) 186; Griviţa (Tecuci) 45; Rubla Mare (R. Sărat) 250; Podeni (Turda) 51 ; Slobozia-Conaki (Covurlui) 42 ; Puhoiu (Lăpuşna) 20; Gohor (Tecuci) 100; Zerveşti (Caransebeş) 30; Biniş (Caraş) 50; Faraoanele (R. Sărat) 60; Sf. Nicolae-Bacău 210; Ziduri (R. Sărat) 60; Alexandreni (Tighina) 150; Ermochia (Tighina) 207; Stăncuţa (Brăila) 40; Tanari (Tighina) 60; Indărăptnici (Orheiu) 50; Ostrov (Tulcea) 62; Băneasa (Covurlui) 36; Putinei (Vlaşca) 80; Gura Arieşului (Turda) 50; Sâncraiul de Mureş (Mureş) 200; Fârlodani (Tighina) 50; Sf. Nicolae Vechiu-Galaţi 65; Copceac (Tighina) 60; Dragoslaveni (R. Sărat) 40; I. C. Brătianu (Tecuci) 171; Iuda (Mureş) 200; Oprişani (Turda) 150; Buru (Turda) 20; Frumuşiţa (Covurlui) 75; Chilieni (Tutova) 110 ; Leş (Bihor) 34; Bistriţa-Bărgăului (Năsăud) 60; Sieu (Năsăud) 100; Paroh. cart. C. F. R.-Bacău 180; Vlad Ţepeş (Vlaşca) 110; Bocşa Montană (Caraş) 100; Opaci (Tighina) 30; Sâmbăta Nouă (Tulcea) 50; Paroh. Ioşia (Oradea Mare) 60; Dragoslave (Muscel) 136; Smârdan (Covurlui) 90; Oraviţa II (Caraş) 110; I. G. Duca (Tulcea) 50; Mânăstirea Nămăeşti (Muscel) 130; Plăieneşti (R. Sărat) 100; Paroh. Sf-ţii Voevozi-R. Sărat 88; Stăvăreşti (R. Sărat) 70; Fundul Galben (Lăpuşna) 20; Paroh. Inălţ. Domnului din Chişinău 100; Adămuş (gr. Cat.) (Târnava-Mică) 150; Negureni Orheiu 55; Lieşti (Tutova) 100; Dolheşti (Fălciu) 92; Paroh. Sf. Apostoli-Zimnicea 110; Sf. Ioan-Zimnicea 100; Gârlişte (Caraş) 151; Călești (Tutova) 50; Braniştea (Covurlui) 143; Baspunar (Tul.) 35 ; Rânceştii de sus (Neamţ) 40; Surdila-Găiseanca (Brăila) 120; Caila (Năsăud) 95; Brebu (Caraş) 100; Al. Lahovary (Vlaşca) 45; Roata de jos (Vlaşca) 191; Stalung (Braşov) 900; Sf. Petru-Brăila 339; Moscu (Covurlui) 54; Sf-ta Episcopie a Huşilor 250; Putu Chioaia (Covurlui) 110; Sf. Treime-Chişinău 50 ; Sf. Ilie-Chişinău 37 ; Fizeş (Caraş) 120; Clopodia (T. Torontal) 20; Ocina (Prahova) 80; Patraşcani-Râpile (Bacău) 120; Mânăstioara (Putna) 100; Valea Lungă (Dâmboviţa) 90; Arhiepiscopia Olba Iulia şi Sibiu 3713 ; Protopopia Cerc. I — Ismail 181 ; Pârlita (Ilfov) 100; Sf. Gheorghe-Griviţa (Bucureşti) 132 ; Tocuz (Tighina) 75 şi Paroh. Pr. Carol (Bucureşti) 315 lei.



ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	14/ X	11/ XI	8/ XII
SOULINA	16 h.	—	14 „	11 „	8 „
	—	17 h.	14 „	11 „	8 „
CONSTANTZA	6 h.	—	15 „	12 „	9 „
	—	15 h.	17 „	14 „	11 „
ISTANBUL	11 h.	—	18 „	15 „	12 „
	—	11 h.	19 „	16 „	13 „
IZMIR	15 h.	—	20 „	17 „	14 „
	—	11 h.	22 „	19 „	16 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	23 „	20 „	17 „
	—	20 h.	23 „	20 „	17 „
MALTE	6 h.	—	26 „	23 „	20 „
	—	20 b.	27 „	24 „	21 „
NAPOLI (facult.)	6 h.	—	29 „	26 „	23 „
	—	16 h.	29 „	26 „	23 „
GENES (facult.)	6 h.	—	30 „	27 „	24 „
	—	18 h.	30 „	27 „	24 „
MARSEILLE	14 h.	—	31 „	28 „	25 „
	—	16 h.	4/XI	2/XII	29 „
BARCELONE	11 h.	—	5 „	3 „	30 „
	—	16 h.	6 „	4 „	31 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	7 „	5 „	1/ I
	—	11 h.	8 „	6 „	2 „
ALGER (facult.)	10 h.	—	9 „	7 „	3 „
	—	14 h.	11 „	9 „	5 „
ISTANBUL	9 h.	—	17 „	15 „	11 „
	—	17 h.	17 „	15 „	11 „
CONSTANTZA	13 h.	—	18 „	16 „	12 „
	—	20 h.	21 „	19 „	15 „
SOULINA	6 h.	—	22 „	20 „	16 „
	—	7 h.	22 „	20 „	16 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	22 „	20 „	16 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
În timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	BUCUREȘTI	PELEȘ	OITUZ	ARDEAL	BUCUREȘTI	PELEȘ
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	5/ X	13/ X	26/ X	8/ XI	21/ XI	28/ XI
SOULINA	17 h.	—	5 „	13 „	26 „	8 „	21 «	28 «
	—	18 h.	5 „	13 „	26 „	8 „	21 «	28 «
CONSTANTZA	6 h.	—	6 „	14 „	27 „	9 „	22 «	29 «
	—	12 h.	8 „	16 „	29 „	11 „	24 «	1/XII
ISTANBUL	14 h.	—	9 „	17 „	30 „	12 „	25 «	2 «
	—	20 h.	9 „	17 „	30 „	12 „	25 «	2 «
HAIFA	6 h.	—	14 „	21 „	4/ XI	16 „	30 «	6 «
	—	18 h.	15 „	22 „	5 „	17 „	1/ XII	7 «
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	16 „	23 „	6 „	18 „	2 «	8 «
	—	20 h.	16 „	23 „	6 „	18 „	2 «	8 «
BEYROUTH	6 h.	—	17 „	24 „	7 „	19 „	3 «	9 «
	—	17 h.	19 „	26 „	9 „	21 „	5 «	11 «
IAFFA	6 h.	—	20 „	27 „	10 „	22 „	6 «	12 «
	—	18 h.	20 „	27 „	10 „	22 „	6 «	12 «
PORT-SAID	11 h.	—	21 „	28 „	11 „	23 „	7 «	13 «
	—	12 h.	22 „	29 „	12 „	24 „	8 «	14 «
ALEXANDRIE	8 h.	—	23 „	30 „	13 „	25 „	9 «	15 «
	—	14 h.	25 „	1/ XI	15 „	27 „	11 «	17 «
IZMIR (facult.)	9 h.	—	28 „	4 „	18 „	30 „	14 «	20 «
	—	20 h.	28 „	4 „	18 „	30 „	14 «	20 «
ISTANBUL	6 h.	—	30 „	6 „	20 „	2/XII	16 «	22 «
	—	14 h.	30 „	6 „	20 „	2 „	16 «	22 «
CONSTANTZA	15 h.	—	31 „	7 „	21 „	3 „	17 «	23 «
	—	20 h.	2/ XI	9 „	23 „	5 „	19 «	25 «
SOULINA	7 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «
	—	8 h.	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	3 „	10 „	24 „	6 „	20 «	26 «

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
În timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANȚA — ISTANBUL — CONSTANȚA

DESERVITE DE VAPORUL „**PRINCIPESA MARIA**“

CONSTANȚA	ISTANBUL		CONSTANȚA
Départs	Arrivées	Départs	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Lundi h. 14	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 «	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 «	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 «	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.
5 Nov.	6 Nov.	9 «	10 „
12 „	13 „	16 «	17 „
19 „	20 „	23 „	24 „
26 „	27 „	30 „	1 Dec.
3 Dec.	4 Dec.	7 Dec.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
31 „	1 Ian.	4 Ian.	5 Ian.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANȚA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne : Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/X	11/XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 «	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	7 h.	24 «	21 „	18 „	16 „	13 «	11 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
LE PIREE	14 h.	—	27 „	24 «	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	11 h.	29 „	26 «	23 „	21 „	18 „	16 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 «
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	18 «
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 »	26 „	24 „	21 «	19 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 «	25 „	22 «	20 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 »	24 „	22 „
	—	20 h.	4 „	1 »	29 „	27 »	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 «	25 „	23 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 »	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/X	30 „	27 „	25 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 «	25 „
CONSTANTZA	13 h.	—	8 „	5 »	3 „	31 „	28 »	26 „
	—	20 h.	9 „	6 »	4 „	1/XI	29 «	27 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 «	28 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 »	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 «	30 «	28 „

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE „REGELE CAROL I" (sau România) şi „DACIA"

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II
		Linia II	Linia III					
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni 24	10/VIII	17/VIII	24/VIII	31/VIII	7/IX
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	11 »	18 „	25 „	1/ IX	8 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	12 »	18 „	26 „	1 „	9 „
PIREU	Sos..	Joi » 11	M-ri » 19	13 »	19 „	27 „	2 „	10 „
	Plec	» » 17	Joi » 12	13 »	20 „	27 „	3 „	10 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	22 „		5 „	—
	Plec.	—	» » 24	—	22 „	—	5 „	—
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	—	23 „	—	6 „	—
	Plec.	—	» » 11		23 „	—	6 „	—
ALEXANDRIA	Sos.	S-tă » 8	Luni » 8	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
	Plec.	» » 17	» » 17	15 „	24 „	29 „	7 „	12 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	—	16 „	—	30 „	—	13 „
	Plec.	» » 24	—	16 „	—	30 „	—	13 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	17 „	—	31 „	—	14 „
	Plec.	» » 11	—	17 „	—	31 „	—	14 „
PIREU	os.	Mier. » 10	M-ri » 7	19 „	26 „	2/ Ix	9 „	16 „
	lec	» » 15	M-ri » 15	19 „	26 „	2 „	9 „	16 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	20 „	27 „	3 „	10 „	17 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	21 „	28 „	4 „	11 „	18 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	22 „	29 „	5 „	12 „	19 „
	Plec.							

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobărei Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „DACIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1,450	Fr.frs. 1.050	Fr. fr. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1,050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P.T. 1.500	P.T. 1.200	P. T 780	—	—	P.T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipteni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „ROMÂNIA"

Dela	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haita	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Le i 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5.5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. fr. 765	Fr. fr. 405	—	Fr. fr. 450	Fr. fr. 565	Fr. fr. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 248
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 287	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	-	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. fr. 1.155	Fr. fr. 900	Fr. fr. 600	—	—	—
	II	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

Fr. frs. = Franci Francezi
L. ot. = Lire Turcești
P. T. = Piaștri Egipteni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319-47

VIS A VIS DE TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari

REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere

RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului. Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

încărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—

MAREA NOASTRĂ

REVISTA
LIGEI NAVALE ROMÂNE

No. 12
ANUL V
DECEMBRIE 1936

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă...“

(M. KOGĂLNICEANU)

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

FONDATĂ DE JEAN BART

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidravioane, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice

Director: Comandor (R) A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Secretar: Cpt. MIRCEA THEOHARI

Administrator: Comandor (R) OPRIŞANU EMIL

CUPRINSUL:

Către membrii Ligei navale . . . . . *Al. Naghi*

Scopul strategic al ocupărei insulei Pelagosa . . . . . *Comandor N. Steriopol*

Impotmolirea gurii Sulinei şi evoluţia deltei Dunării . . . . . *Radu Ciocârdel*

Denunţarea clauzelor fluviale ale Tratatului dela Versailles . . . . . *Căpitan N. A. Antonescu*

Dela un număr la altul . . . . . *Mirth*

Yachting pe uscat şi pe ghiaţă . . . . . *Z. N.*

Marea noastră . . . . . *I. Mândru*

Lui Eminescu . . . . . *Decebal Voica*

Pe talazuri . . . . . *Armin Geler*

Informaţii — Noutăţi

Preţul abonamentelor pe un an;

Pentru instituţii întreprinderi, agenţii	**Lei 800**
Pentru şcoli, cazărmi	**„ 400**
Pentru particulari	**„ 300**
Pentru studenţi, elevi, marinari, funcţionari inferiori de porturi şi pescării	**„ 150**

Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligei Navale, cari sunt la curent cu plata cotizaţiei, primesc gratuit revista, în comptul cotizaţiei anuale de 280 lei majori şi 140 lei membri minori studenţi, funcţionari inferiori Ofiţerii 240 lei şi Subofiţerii 120 lei. Cine procură 5 abonamente primeşte unul gratuit

Redacţia şi Administraţia: Sediul Ligei Navale Române, Str. Eugen Carada No. 7

BUCUREŞTI

Telefon 349/08

AVANTAJELE ACODATE MEMBRILOR L. N. R.

PE BAZA CARNETELOR DE INDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1936

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 30% individual și 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual și 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

CLUBUL CICLISMULUI Parcul Sportiv Regele Carol II intrarea la Parc 10%.
PATINOARUL OTETELEȘEANU Abonamentul pe sezon, redus dela lei 1500 la 1300 lei; Abonamentul de 10 intrări redus dela lei 300 la 250.

HOTELURI

STĂNESCU, *Str. Ar. Briand:* 10%.
UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviței 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puțu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
HALA DE BERE N. Pop. Teianu *Poincare 30:* 10% reducere.
REST-BAR „VIȘOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.
COFETARIA Franceză *Piaţa Sf. Arhanghel* 10%.

LIBRĂRII

Ziarul Universul, *Brezoianu 23-25,* 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR. *Calea Victoriei, 78:* 10% reducere pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 5% red. pentru literatura străină.

MEDICI, FARMACII

Dr. G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis, boli de femei, operaţiuni, *Intrarea Zalomit 10.* (prin Brezoianu) 20% reducere din onorariu obișnuit.
CABINETUL MEDICAL LIPSCANI, *Str. Sft. Nicolae Șelari 9:* 15% reducere consultaţii boli interne și genito-urinare.
Dr. ELENA DARABAN-VOICESCU medic al maternităţii „Reg. Elisabeta" Boli de femei, faceri, diatermie. Consult. 16—20. Banu Manta 79. 20% reducere.
D-na Dr. DENTIST APOSTOLESCU *Str. Regală colţ Coroanei* 10.
Dr. B. LUSTMAN Str. Carol (Piaţa de flori) 33. Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
„ MIHAI BRAVU Filareta Zamfirescu, diriginta Cornelia Tebeica, *Bd. Banu Manta* No. 61, 5% specialităţi 25% la reţete.
„ „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
„ C. IONESCU-BERECHET *Str. Regală,* specialităţi 10% reţete preparate 20%.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie și droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
TITO-LANDI PARIS, *Ioan Ghica (fostă Vestei), 5;* Lămpi și Reșouri, 10% reducere.
RADIO-VOX Str. Ing. Carada, 9, 10% reducere, aparate radio, piese detașate, laborator technic.

CROITORI

THOMAC ETIENNE, Virgiliu 22, Telef. 326/01 15% reducere.
H. AUSLENDER *Regală 14,* 10%.
CROITORIA VICTORIA Pasagiul Macca 2, et. I, Scara C. 10% reducere

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri și sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetași, automobile și trăsuri. *Calea Moșilor, 251:* 10%.
I. SECHTER, Stofe *Str. Gabroveni 21:* 10% reducere.
I. M. MENDELSOHN & Co., Manufactură *Str. Gabroveni 10,* 10% reducere.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Șelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

T. FOIAS, Str. C. Rosetti (Casa Brânceni) Telefon 336/22 10% reducere, atelier de pantofărie artistică.
CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

CINE-MATOGRAFE

Intrarea cu *Bilete Permanente,* elberate de sediul L. N. R.
CITY — B-dul Carol lei 10 de persoană.
AIDA — Calea Rahovei lei 10 de persoană.
Intrarea în baza carnetului de membru L.N.R. prezentat la Cassă

FORUM — Piaţa Palatului	lei 10	de	persoană
BIZANTIN — B-dul Elisabeta	„ 15	„	„
OMNIA — B-dul Schitu Măgureanu	„ 15	„	„

Intrare cu bilete speciale pentru fiecare film, eliberate dela sediul L. N. R.

ROXY — Str. Lipscani	lei 14	de	persoană
CAPITOL — B-dul Elisabeta	„ 20	„	„
SELECT — CALEA VICTORIEI	„ 20	„	„
LIDO — Intrarea Zalomit	„ 12	„	„
MARCONI — Calea Griviţei	„ 18	„	„
MANON — Str. Doamnei	„ 12	„	„

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.
FOTO-LOLLY, *Calea Victoriei 20,* 10% reducere.

TIPOGRAFII

M. M. ANTONESCU, *Str. Luterană 18,* 10% reducere.

BAZARGIC

HĂINĂRIE ŞI GALANTERIE

LA ŞIBILEF FIUL, *Str. Regele Carol 9,* 20% reducere.

BRAILA

FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza,* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.

CONSTANŢA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare:* reducere 10%
RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101,* 15%.
FARMACIA VICTORIA, *Str. Carol 6,* 20% la reţete și 5% la specialităţi.
BERĂRIA BRAGADIRU, Sala Postelnicu, *Str. Independenţei No. 9;* reducere 10%.
LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porţelanuri, *Str. Carol No. 42,* reducere 5%.
LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărţi străine.

VASILE ŞIŞU — Str. Moldovei 9, 10% reducere, coloniale, vopselărie, fierărie.

I A Ş I

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău şi C. Apostolide, *Str. Piaţa Cuza Vodă, 1/3* 20.

G A L A Ţ I

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbaţi şi militari, *Str. Brăilei 7* : 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne şi de femei, genito-urinare, *Strada Dimineţii* colţ cu Pr. Maria, 30% reducere la consultaţii de boli interne şi genito-urinare. 15% şedinţele de diatermie.

RESTAURANT FRAŢII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

P R E D E A L

HOTEL PALACE, reducere 20%.

S I L I S T R A

RESTAURANTE ŞI HOTELURI

HR. BOBEF, *Str. R. Carol II* (10%)
V. I. CALEF, Hotel Regal, *Str. Regina Maria 7* (7%).
SOTIR RUDOVANOF, *Str. Turtucaia 55* (15%).
ST. MIHĂILESCU, *Str. Regina Maria* (10%).
D. BĂTEF, *Str. R. Carol 18* (10%).
IV. CIOLACOF, *Str. Regina Elisabeta 18* (10%).
V. DRAGANESCU, *Str. Regina Maria 4* (10%).

MEDICI ŞI FARMACIŞTI

LT. COL. MEDIC PETRESCU ILIE, *Str. Enciu 9* (50%).
LOCOT. MEDIC D. STAN, *Str. Titu Maiorescu 3* (50%).
Dr. M. DIMITRESCU, *Str. Bucureşti 10* (50%).
Dr. T. CEACĂROF, *Str. Bucureşti 3* (50% rase 30%)..
Dr. OLGA DIMITROVA STANESCHI, *Str. Pr. Niculae 3* (50%)
Dentist H. DEMIRGIAN, *Str. G-ral Istrati 10* (20%).
FARM. T. Dr. DIMITRESCU, *Str. R. Ferdinand 30* (10%).
FARM. IORDAN IORDANOF, *Str. Paris 2* (10% specialităţi, 20% reţete).
FARM. INFRĂŢIREA, *Str. I. G. Duca 83* (15%).
FARM. B. Dr. ŞAPCALIEVA (10% specialităţi, 25% reţete).
DROG. GH. TOPOROF, *Str. R. Ferdinand 27* (10% specialităţi 25% reţete).

CROITORII ŞI STOFE

ŞTEFAN GHEORGHIEF, *Str. I. G. Duca 8* (15%).
ŢONE GH. ŢONE, *Str. R. Elisabeta 4* (10%).
MINCIU PAVLOF, *Str. I. G. Duca 12* (10%).
AL. DUMITRESCU, *Str. Carol I 20* (10%).
D. PIREF, *Str. Regele Carol II 2* (10%).
SARCHIS ARABAGIAN, *Str. I. G. Duca 10* (5%).

LIBRĂRII. GALANTERII

ANASTASE T. ATANASOF, *Str. Regele Ferdinand 15* (10%).
INLESNIREA, lângă primărie (15%).
AT. HR. ATANASOF, *Str. I. G. Duca 15* (10%).
N. IVANESCU, *Str. Regele Ferdinand 4* (10%).
FRAŢII ŞEITENIAN, *Str. R. Carol 20* (10%, încălţăminte 15%).

I N C Ă L Ţ Ă M I N T E

STANEF, *Str. Regele Ferdinand 8* (10%).

C O A F O R I

IUSUF AHMED, *Str. Regele Ferdinand 10* şi
ABDI AHMED, *Str. Carol I 20* (80 lei abonament).

C O F E T Ă R I I

OITUZ, *Str. Regina Maria 5* (15%).
EV. APOSTOLEVICI, *Str. Carol I 20* (10%).

BIROURI TECHNICE

PETRE NAGHI, *Str. Regele Ferdinand 24* 10% radio, 15% material electric).
N. DIMITROPOL, *Str. I. G. Duca 58* (10%).
CEASORNICĂRIA SOLOMON B. MOSE, *Str. Regele Ferdinand 22* (15%).

S T I C L Ă R I I

P. H. FOTOF, *Str. Turtucaia 17* (10%).
AT. CASABOF, *Piaţa Păcii 2* (10%).
BLĂNĂRIA ANGHEL DOBREANU, *Str. Regele Ferdinand 16.* (18%).

F I E R A R I

A. PLIEF şi RUSU GHEORGHEF, *Str. Turtucaia 33* (10%).
HRISTEA TONEOF, *Str. G-ral Hurgem 21,* (10%).

T I P O G R A F I I

I. IONESCU, *Str. Carol I 14* (5%).
„PROGRESUL", *Str. Transilvania 5* (15%).

SOCIETATE ANONIMĂ ROMÂNĂ DE NAVIGAŢIUNE PE DUNĂRE „S. R. D."

ITINERARIUL CURSELOR DE PASAGERI ŞI MARFURI
BRAILA — GALAŢI — TULCEA — ISMAIL — KILIA — VALCOV

— VALABIL DE LA 15 MAI 1936 —

Zilnic	12.30	pl.	BRAILA	sos. 7.40	zilnic
„	13.30	sos.		pl. 6.30	„
„	20.15	pl.	GALAŢI	sos. 4.00	„
„	21.20	pl.	RENI	pl. 2.00	„
„	22.50	pl.	ISSACCEA . .	pl. 24.00	„
„	1.00	pl.	TULCEA . . .	pl. 21.30	„
„	4.00	pl.	ISMAIL	pl. 18.30	„
„	7.00	pl.	KILIA NOUA .	pl. 14.30	„
„	8.30	sos.	VALCOV . . .	pl. 11.30	„

Vapoarele de pasageri ale Societăţii, au legătură în Galaţi spre Vâlcov cu trenul accelerat 501-8011 care pleacă din Bucureşti la ora 13.30 şi sosesţe la Galaţi la ora 19,13. La înapoiere de la Vâlcov, vapoarele au legătură în Galaţi cu trenul rapid No. 82, cu plecarea din Galaţi la ora 6,10 şi sosesţe în Bucureşti ta ora 10 precum şi cu trenul de persoane 8006 care pleacă din Galaţi la ora 6,46 şi sosesţe în Bucureşti la ora 13,25

— Vapoarele S. R. D. sunt amenajete cu cabine de dormit şi restaurant. —

CĂTRE MEMBRII LIGEI NAVALE

Camarazi !

Majestatea Sa Regele în Inalta Lui înțelepciune, ne sfătuește să ne întrebăm din când în când, dacă ne-am făcut datoria către țară. Este necesar ca această întrebare să ne-o punem nouă astăzi: noi ce-am făcut pentru marină ? Și... dacă în sufletele noastre, vom mai găsi o urmă de sinceritate, vom răspunde, că n'am făcut aproape nimic.

Dar timpul nu este pierdut ca să reparăm inactivitatea noastră, căci în curând vom avea prilejul de a arăta, că Liga Navală Română este la înălțimea tuturor așteptărilor.

De 4 ani vasul-școală MIRCEA, bătrânul MIRCEA, pe care și-au făcut ucenicia atâtea generații strălucite de marinari, a fost scos din serviciu, lăsând în urma lui un gol, care se resimte tot mai mult în marina noastră. Astăzi, ne trebuie un nou vas școală, căci de el depinde existența întregei noastre marine. Statul fiind împovărat de cheltuielile înzestrărei, poate da prea puțin pentru marină. De aceia comitetul central a luat frumoasa inițiativă de a strânge fondul necesar prin subscripție publică.

M. S. REGELE CAROL II
Președintele activ al L. N. R.

Nouă membrilor din Liga Navală ne revine greaua sarcină, ca acest apel, acest strigăt de ajutor al marinei să fie auzit de cele 18 milioane de suflete românești. Trebue să facem o propagandă uriașe ca reușita acestui apel să fie deplină. Și cum un proverb românesc spune : când chemi la muncă să fii cu sapa 'n mână, nouă trebuie să ne revină cinstea de a subscrie cei dintâi.

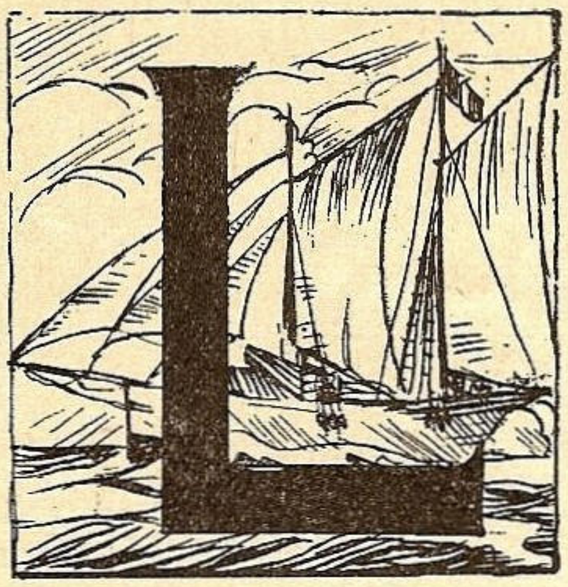
Camarazi ! Destul am sorbit până acum din cupa nepăsărei. Anul ce vine, trebuie să fie pentru noi un an de desmorțire, un an de realizări și de sublim sacrificiu. Cei șovăelnici să stea deoparte ; cei hotărîți, să vie alături de noi, ca să pornim la luptă și'n momentul în care vom porni, să nu uităm că spiritul de sacrificiu este fundamentul tuturor marilor realizări și că izbânbânda va fi aceluia care crede în ea.

Iar după ce ne vom îndeplini această sfântă datorie, când noul bric MIRCEA va intra în apele românești, bucuria ce o vom simți în sufletele noastre, va fi pentru noi cea mai frumoasă răsplată.

Camarazi ! La datorie !

AL. NAGHI
Farmacist-Târgoviște

Scopul strategic al ocupărei insulei Pelagosa



La 16 August 1914, flota franceză intră în Adriatica, prinde şi dă la fund crucişetorul *Zenta*, dar nereuşind să scoată din adăposturile naturale atât de puţin accesibile flota austriacă pentru a o distruge, începe a bloca baza navală Cattaro.

Incercărilor nereuşite ale submarinelor franceze de a ataca inamicul în înşişi porturile sale, a urmat o reacţiune viguroasă din partea submarinelor austriace. După torpilarea şi avariarea chiurasatului *Jean Bart* la 21 Decembrie 1914, torpilarea şi scufundarea crucişătorului *Leon Gambetta* la 27 Aprilie 1915, blocusul coastei austriace e întrerupt.

După intrarea Italiei în război, la 24 Mai 1915, aliaţii voiau să-şi asigure cel puţin stăpânirea Adriaticei de Sud şi pentru a controla şi tăia comunicaţiile maritime dintre Pola şi Cattaro, se hotărăşte ocuparea insulei *Pelagosa*, aflată la vre-o 29 mile (54 km.) în largul capului Garqano şi pe care insulă Austriacii aveau un post de T. F. S.

Acest punct strategic odată ocupat şi întărit, urma să sprijine ocuparea insulei austriace *Lagosta* situată la 30 de mile la NE de Pelagosa. Astfel se asigura spatele flotei aliate în cazul unei acţiuni, fie în contra flotei, fie în contra coastei austro-ungare.

La 11 Iulie 1915, flota aliată apare la ora 3 dim. în faţa insulei Pelagosa, o ocupă debarcând 3 ofiţeri, un medic, 86 marinari, 2 tunuri de 75 de bronz, 4 de 76/17 de debarcare şi un tun anti-aerian de 76 mm. Se instalează o staţiune de telegrafie fără fir şi se fac lucrările de adăpost necesare. Ca să mascheze debarcarea pe insula Pelagosa, distrugătoarele franceze cari explorau terenul spre NE, întreprind o acţiune în contra insulelor dalmatine din faţa Pelagosei, taie un cablu submarin, debarcă în insula Lagosta şi ia 2 oameni prizonieri. Toată operaţiunea se termină la orele 11, când flota se retrage la Brindisi.

Apărarea maritimă a insulei urmează a fi efectuată de câte un submarin care va veni zilnic de la Brindisi, pentru a face de gardă 24 de ore, cu care ocazie va aproviziona şi echipajul debarcat.

Comandantul flotei austriace, ne mai primind nici o ştire dela Pelagosa, trimite la 13 Iulie hidroavionul L. 51 însoţit de contratorpilorul *Tatra*, spre recunoaştere. In timp ce avionul făcea sboruri deasupra Pelagosei, *Tatra* bombardează staţiunea T. F. S., fără a produce nici o pagubă. Insula nu răspunde. Submarinul francez *Fresnel*, de gardă, ascuns după insulă, ia poziţie de atac, dar nu ajunge la lansare, fiind văzut şi raportat la timp de hidroavionul L. 51.

E de remarcat colaborarea aceasta dintre torpilor şi avion lucrând izolat şi fără susţinere.

Misiunea premergătoare de recunoaştere fiind împlinită, flota austriacă înainte de a efectua acţiunea de ocupare a insulei Pelagosa, ia măsurile defensive necesare, întărind insulele de adăpost dalmatine din faţa Pelagosei. Se face un baraj la intrarea portului *Lacogrande* a insulei Lagosta şi se minează intrarea portului San-Giorgio a insulei Lissa.

Flota italiană, având acum dosul protejat de Pelagosa în contra vre-unei surprize, bombardează la 18 Iulie 1915, linia ferată Ragusa Vecchia-Cattaro, în timp ce crucişătorul *Quarto* şi 3 distrugătoare franceze debarcă în insulele Giuppana şi Gravosa.

Eşirea flotei din Brindisi a fost la timp cunoscută de Austriaci, cari trimit submarinul U-4 să facă un baraj de luptă în drumul flotei. Acesta atacă şi dă la fund crucişătorul *Garibaldi*. Operaţia se întrerupe şi flota se retrage la Brindisi.

Această acţiune ofensivă a unui submarin izolat a avut drept consecinţă că flota italiană să nu mai atace cu unităţi mari coasta austro-ungară în tot timpul războiului. Amiralul Thaon di Revel, luând mai târziu, în Octombrie 1915 comandamentul forţelor navale din Adriatica de sus, va căuta să uzeze inamicul prin mici acţiuni de detaliu în contra propriilor sale baze, tactică ce a condus eroicele atacuri şi marile succese repurtate de M. A. S.-urile italiene.

Revenind la subiect şi urmărind firul istoric al reacţiunei austriace în contra punctului strategic atât de supărător pentru ei, Pelagosa, vedem că o escadră formată din crucişătoarele *Helgoland* şi *Saida*, 6 contratorpiloare de tip *Tatra* şi torpiloarele 80 şi 81, atacă la 28 Iulie ora 5 dimineaţa insula, cu intenţiunea de a o ocupa.

In timpul operaţiunei, cele două crucişetoare iau poziţie la vre-o 10 mile spre Sud, pentru a preîntâmpina un atac al flotei aliate dela Brindisi.

După un puternic bombardament, contratorpiloarele — crezând că insula e ocupată numai de 30 oameni — începe la ora 5 şi 10 operaţia de debarcare, a detaşamentului dinainte pregătit şi care era format din 4 ofiţeri şi 104 marinari. Debarcarea a fost întreruptă la ora 5 şi 20 de atacul submarinului *Ampère* contra distrugătoarelor. Acestea îl urmăresc fără rezultat, se întorc şi duc la sfârşit până la ora 6 trimiterea tuturor oamenilor la uscat, pentru atacarea insulei.

Operaţia fiind făcută fără ajutorul aviaţiei, atacul companiei de debarcare merge greu. Rezistenţa întâlnită, mult mai mare de cât se aştepta, face pe comandantul contratorpilorului *Csepel*, care conducea operaţia ocupărei insulei de a ordona retragerea detaşamentului, tocmai când era la 30 metri de tranşeele italienilor, cari nu au avut ca pierderi decât un mort şi un rănit.

In urma acestui eşec, întreaqa escadră austriacă se retrage la ora 7, adică 3 ore după zărirea ei la Pelagosa.

Se trimite crucişetorul vechi englez „Topaze" cu 12 tunuri de 102 şi viteza de 20 noduri, însoţit de 3 distrugătoare franceze din Brindisi. în ajutorul insulei, dar ele ajung prea târziu, având de parcurs o distanţă de 130 mile.

La 5 August, submarinul austriac U-5 torpilează şi îneacă submarinul italian de gardă *Nereida*, care surprins la ancoră, d'abia a avut timp să înceapă manevra de plonjare.

Faţă de învăţămintele de la 28 Iulie, comandamentul austriac decide intensificarea operaţiilor informative aeronavale, înaintea acţiunei decisive de ocupare a insulei,

acțiune care nu se va mai face fără cooperarea aviației.

La 7 August 1915, hidroavionul L-44, susținut de torpilorul 77, explorează terenul și aruncă bombe asupra lucrărilor de fortificație. Rezultatul recunoașterei aeriene rămâne însă nul, din cauză că la întoarcere hidroavionul L-44 explodează în sbor din motive necunoscute.

Insula cere înlocuirea a 2 piese de 76 avariate prin cel puțin 2 piese de 120, dar ele nu se trimit pe motiv că ar fi greu de debarcat! In schimb la 9 August se întărește insula cu încă 3 tunuri de 76 și 2 mitraliere și se mărește echipajul cu un Lt.-comandor și 30 marinari.

Pentru continuarea explorărilor, se trimite la 10 August, hidroavionul L-56 singur și la 11 August hidroavionul L-54, care susținut fiind de torpiloarele 50 și 73, aruncă bombe asupra insulei și aduce știrea eronată că Pelagosa a fost întărită cu un tun de 150 mm. Informația fost luată drept bună, pentrucă nici inamicul nu se aștepta ca să se continue apărarea cu tunuri de 75 în contra tunurilor de 100 ale crucișetoarelor și contratorpiloarelor austriace.

Dar nici acest considerend ca și toate explorările maritimo-aeriene, cari anunțau de bună seamă un atac în stil mai mare, nu au fost luate în considerație de aliați.

La 17 August 1915, flota austriacă întreprinde o acțiune mai amplă cu caracter informativ, trimițând două formațiuni navale însoțite de hidroavionul L-54.

La ora 4 și 30 din dimineața zilei de 17 August apare escadra inamică la orizont în două formațiuni: Crucișătorul *Saida* cu contratorpiloarele *Velebit* și *Dinara* și 5 torpiloare de tip 80 și crucișătorul *Helgoland* cu prima diviziune de torpiloare (6 contratorpiloare tip *Tatra*), însoțite de hidroavionul L-54. După ce acesta din urmă lansează 3 bombe, escadra bombardează amplasamentul bănuit al tunului de 150 și alte puncte întărite ale Pelagosei și se retrage la ora 8, fără a fi supărată de nimeni de oarece submarinul de gardă lipsea în acea zi de la postul său.

Crucișetorul *Quarto* și 4 distrugătoare italiene cari se găseau în mare la Nord de linia Brindisi-Cattaro au primit informația atacului d'abia la ora 5 și jumătate. Ele, ca și cruceșetorul *Topaze* și 4 contratorpiloare franceze, plecate din Brindisi, ajung bineînțeles prea târziu la Pelagosa.

Ca să se evite pe viitor asemenea reacțiuni tardive, comandamentul Diviziei de explorare ordonă în ziua de 17 August ca până când se vor trimite la Pelagosa tunurile de 150 cerute, un grup de nave puternice și din cele mai rapide să se găsească în zorii zilei într'o poziție convenabilă pentru a apăra coasta Pugliei și să poată în acelaș timp să taie retragerea escadrei inamice care ar mai ataca pe viitor insula.

La 18 August, comandamentul flotei contramandează acest ordin și hotărăște evacuarea insulei care are loc în aceiași noapte.

De la 18 August și până la 9 Septembrie 1915, când flota austriacă întreprinde o nouă acțiune pentru ocuparea insulei Pelagosa trec 22 zile, fără să se afle că insula fusese evacuată.

Sborul de recunoaștere așa de tardiv al hidroavionului L-58 din 6 Septembrie (19 zile după evacaure), mai induce în eroare flota, raportând că situație pe insulă e cea de dinainte, deja cunoscută.

La 9 Septembrie, crucișetorul *Helgoland* însoțit de prima flotilă de torpiloare, bombardează tranșeele, cartargul stațiunei de T. F. S., amplasamentul tunurilor și adăpostul trupei. Intr'o pauză de tir, hidroavionul L-58, sboară iarăși asupra insulei și constată în sfârșit că Pelagosa e complect evacuată.

La întoarcerea escadrei spre Sebenico, submarinul francez *Papin* o atacă prin surprindere și torpilează torpilorul 51, care deși cu prova ruptă și căzută în mare, reușește a fi remorcat la Rogoznica.

A se remarca și această acțiune ofensivă a submarinului *Papin*, navigând izolat!

Constatări și învățăminte.

Operațiile dela Pelagosa ne arată că:

1) *Apărarea terestră*, deși insuficientă a fost singura care și-a îndeplinit însărcinarea, grație eroismului detașamentului de ocupație, izolat numai la 30 mile de patrie și lăsat să se descurce singur.

E de mirat totuși, că în urma primei reacțiuni a crucișetoarelor și distrugătoarelor austriace armate cu tunuri de 100 mm., nu s'a pus la dispoziția detașamentului de ocupație un armament mai puternic decât cel de 75. Motivul dificultății de debarcare nu poate fi luat în serios, când aliații aveau atâtea mijloace la dispoziție. Când s'a hotărît în fine să se trimită artilerie mijlocie, s'a dat ordin de evacuare.

2) *Apărarea maritimă mobilă*, s'a manifestat ca și cum ar fi fost inexistentă. Când o escadră opera, flota adversă sau rămânea în bazele ei bine apărate sau sosea cu mult prea târziu.

Cele trei crucișetoare tip *Quarto* cu câte 6 tunuri de 120 și 28 noduri, cele 2 crucișetoare tip *Dublin* armate cu câte 8 tunuri de 152 și 26 noduri și cele 6 contratorpiloare franceze cu 2—5 tunuri de 100 și 30—35 noduri viteză, formând unitățile cele mai bune dela Brindisi la 127 de mile de Pelagosa nu au putut prinde cele 2 crucișetoare și contratorpiloarele austriace armate cu tunuri de 100 și având o viteză de 27 de noduri, și care făceau operații cari țineau câte trei ore și jumătate. Aceasta însemna că serviciul de informații al aliaților nu a funcționat de loc și că paza la Est de Pelagosa era inexistentă.

Măsura luată la 17 August 1915, ca o escadră rapidă să fie în fiecare dimineață în zorii zilei în apropierea insulei așa ca să poată tăia retragerea escadrei austriace trebuia luată din capul locului. Ea nu a servit totuși la nimic pentrucă a fost contramandată și insula evacuată.

Submarinul de gardă, a cărei misiune mai era îngreuiată și prin faptul că mai trebuia să și ravitaieze detașamentul de ocupație, nu putea constitui un element suficient de apărare maritimă.

Submarinul *Nereida* nu se pierdea, dacă nu era singur. Submarinul de gardă nu a putut ataca navele cari au explorat în zilele de 7 și 10 August și a lipsit dela post tocmai în ziua critică de 17 August, din cauză că personalul fiind obosit a fost trimis să se odihnească la Barletta.

Utilizarea unui submarin pentru apărare se poate considera deci ca insuficientă.

Intrebuințarea unui submarin are mai multe șanse de reușită în operațiunile ofensive de surprindere, cum au fost atacurile lui U-4 contra flotei italiene la 18 Iulie, a lui U-5 contra *Nereidei* la 5 August și a lui *Papin* în contra escadrei austriace la 9 Septembrie 1915, pentru a rămâne numai în cadrul operațiunilor în legătură cu Pelagosa.

Nu se poate îndeajuns repeta că un singur submarin e inexistent într'o forță navală cât de modestă, care pentru a întrebuința un submarin la fiece moment îi trebuie să posede trei, unul în mare, al doilea pentru a'și pune la punct aparatele și în reparații și al treilea pentru repauzul personalului pus la grea încercare.

Nu se poate îndestul repeta și faptul că orice operație defensivă a acestei minunate arme a celor slabi, trebue să fie întotdeauna sprijinită de aviație și navé de suprafață, nu numai pentru a o ajuta să-și împlinească însărcinarea, dar să o și ferească dela un sacrificiu inutil și atât de costisitor.

3) *Apărarea maritimă fixă,* a fost inexistentă la Pelagosa.

Pe când barajele de mine formau deja câmpuri întregi în Marea Nordului, ele erau o armă foarte puțin întrebuințată în Adriatică.

In timp ce Austriacii înainte de a începe atacul Pelagosei își asigură retragerea, barând intrarea în bazele de peste drum Lagosta și Lissa, aliații cu toate frecventele vizite ale escadrelor și flotilelor austriace nu întrebuințează de loc acest mijloc de apărare, poate pentru motivul că vizibilitatea în apa Adriaticei fiind mare, barajele ar fi putut fi ușor descoperite de avioanele inamice.

In acest caz, insula ar fi trebuit să fie înconjurată de un sistem de baraje care să împiedice orice acces al inamicului, fără a întreprinde operații de dragaj. Acasta ar fi cerut însă, a avea materialul necesar, o protectie continuă a barajelor și intervenția imediată a flotei dela Brindisi, elementul din urmă fiind de interes primordial, fără de cari nu se putea concepe o operație de importantă strategie ca aceea atribuită insulei Pelagosa.

4) *Concursul aviației,* a lipsit complectamente la aliați și a fost slab la Austriaci.

După aproape un an de experiență a războiului, aliații nu au utilizat aviația pentru împiedecarea reacțiunei inamice, deci pentru menținerea insulei.

In timp ce la 7 și la 12 Iulie, la 7 August se dau lupte aeriene în Nordul Adriaticei între Nieuport-urile terestre franceze și hidroavioanele austriace, nici un avion de luptă nu se detașează spre a împiedica hidroavioanele austriace să opereze la Pelagosa.

Hidroavioanele austriace, cu toate desele lor sboruri nesupărate de nimeni și-au îndeplinit în parte misiunea de recunoaștere și numai până la evacuare, care le-a rămas absolut necunoscută timp de trei săptămâni. Sborul de la 6 Septembrie al hidroavionului L-58 a culminat printr'un eșec informativ, care pune pe drum în urma raportului eronat al aviatorului la 9 Septembrie 1915, o escadră întreagă spre a bombarda stâncile unei insule părăsite.

Concluzii.

Obiectivul strategic de a forma din insula Pelagosa un punct de sprijin al dosului flotei și de control al comunicațiilor maritime inamice dintre Pola și Cattaro, nu a fost atins, din cauza lipsei de organizare sau de material necesar și din cauza inacțiunei flotei dela Brindisi. Punctul de sprijin Pelagosa a fost evacuat, tocmai în momentul când el trebuia să joace un rol de prim ordin, pentru ușurarea operațiilor ce trebuiau să se desfășoare pentru salvarea armatei sârbești în retragere spre Adriatica.

Episodul Pelagosei ne face să ne gândim și la insula noastră dela gurile Dunărei, *Insula Șerpilor,* care controlează calea maritimă dintre Odessa și Constantinopol. Ea se află la vre-o 22 mile (41 km.) de Sulina, e la jumătatea drumului dintre Constanța și Odessa, cam la 95 de mile (176 km.) depărtare de ambele porturi, la vre-o 150 de mile (248 km.) de Varna și Sevastopol și la vre-o 243 de mile (450 km.) de Constantinopol.

In Mai 1917, crucișetorul de luptă *Goeben* a bombardat farul și stațiunea de telegrafie fără fir din Insula Șerpilor, și a făcut personalul prizonier.

Dacă importanța acestui punct, va face să ne gândim vre-o dată la înarmarea Insulei Șerpilor, să nu uităm istoria Pelagosei !

Comandor *N. Steriopol*

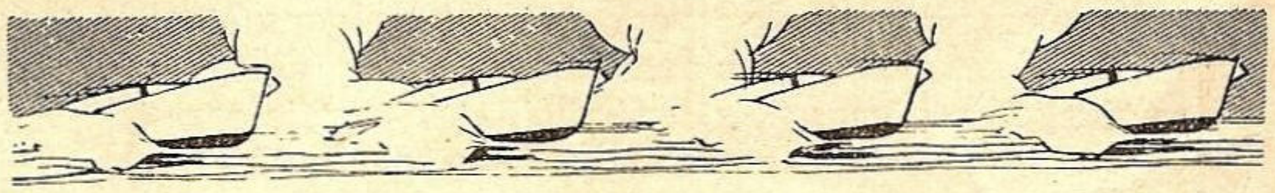
Bibliografie :

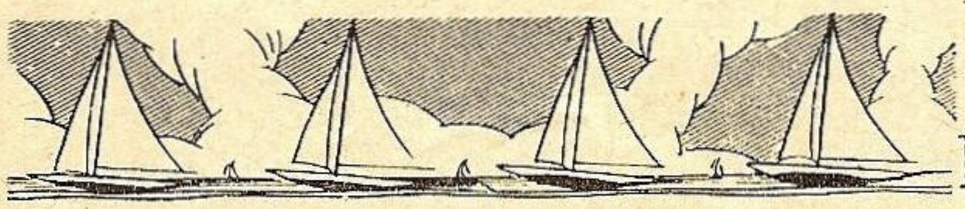
Ufficio storico della R. Marina : La marina italiana nella grande guerra, volume II.

Sokol : Der oesterreichisch-ungarische Seekrieg, 1914—1918.

La Revue Maritime, Mai 1936.

NAUTICA S. A.
REGHIN



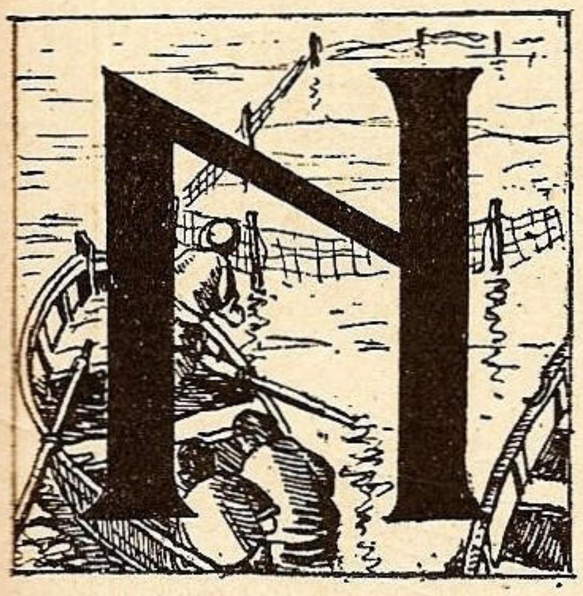


FABRICA DE BARCI
IMBARCAȚIUNI DE ORICE NATURA

SPORT : Skif, Gig, Caiac, Regate (furnisor al tuturor cluburilor)
VELE : Yolle de 10, 15, 20, 30 M², Yolla olimpică (licență specială), Yacht cu cabină
MOTOR: Șalupe mici (Out-Board) Șalupe de Dunăre și Mare (actualmemte în lucru o șalupă de 600 H.P.)
BARCI SIMPLE de promenadă și pescuit.

Impotmolirea gurii Sulinei şi evoluţia deltei Dunării

de RADU CIOCÂRDEL



ecesitatea soluționării eșirii la mare, care actualmente se face prin brațul Sulina, impune cunoașterea imediată și precisă a fazelor și iuțelii de împotmolire a Deltei.

In anul 1856, împrejurările politice și posibilitățile financiare au fost de așa natură, încât alegerea brațului Sulina s'a impus. Dacă însă prin alegerea acestui braț, nesocotindu-se agenții naturali pentru cunoașterea fazelor evoluției Deltei și a împotmolirii brațelor sale, trebuiau făcute studii cu mult înainte de amenajarea Sulinei ; aceste studii trebuiau să determine cari sunt agenții maritimi cari influențează asupra depunerilor și care e desvoltarea naturală a Deltei și brațelor sale. Pentru determinarea agenților maritimi trebuiau studiați curenții cari activează dealungul întregului litoral și în special în regiunea Deltei ; stabilirea precisă a curenților băilor și cari sunt cauzele cari determină variațiunile de iuțeală a acestora, precum și înregistrarea timp de câțiva ani în șir a regimului vânturilor, împreună cu rezultatele lor naturale (valurile ca formă, adâncime, viteză și impuls). Pentru stabilirea fazelor desvoltării Deltei și brațelor sale, erau necesare măsurători exacte ale debitului fiecărui braț ; înregistrarea continuă a direcțiunii de avansare, deoarece aceasta stă în directă legătură cu agentul principal maritim, și în fine, măsurarea în fiecare an a cantității de aluviuni pe unitate, pentru a se avea cât mai exact o idee de variația acestora în legătură cu despăduririle.

Dintre toate studiile indicate mai sus, cele mai importante sunt acelea asupra curenților, deoarece ei joacă rolul cel mai important în procesul de sedimentare.

In aceste rânduri ne vom ocupa de influența pe care o au curenții maritimi asupra procesului de împotmolire a gurilor Dunării, cât și de modul cum activează în general asupra evoluției Deltei.

Istoric. Asupra curenților din Marea Neagră, până la 1926, toți autorii, între cari oameni de o necontestată autoritate ca Hartley, Andrussow, Woeikoff, iar mai în urmă d-l Dr. Gr. Antipa admit existența unui singur curent costal cu direcția N. S. De asemenea admit existența acestui curent cei ce au lucrat în regiunea gurilor Dunării, ca : Ing. Vidrașcu în lucrarea „La Voie navigable du Danube", apoi Colonel Ionescu-Dobrogeanu și în fine Ing. G. Vasilescu în lucrarea „Contribution à la formation du Delta du Danube".

Asupra originii acestui curent, unii autori susțin că ia naşterea din marea de Azov din cauza marelui aport de ape fluviale (Sir Charles Hartley și Corréard). Alții admit că acest curent ia naștere din cauza vânturilor dominante de la Nord (S. Mehedinți) iar după alții din cauza marei diferențe de densitate ce există între apele Mării Negre și acelea ale Mediteranei. Indiferent însă de originea acestui curent, toți autorii sunt de acord în ceea ce privește acțiunea lui, socotindu-l ca o circumstanță defavorabilă în avansarea Deltei. Deși nu reușește să împiedice creșterea acesteia, are totuși o influență considerabilă, transportând în larg, după unii autori, până la 80% din aluviuni, întârziind astfel creșterea.

D-l Dr. Gr. Antipa atribuie curentului costal N. S. formarea tuturor grindurilor și cordoanelor litorale („Dunărea și problemele ei științifice, economice și politice"). In altă lucrare descrie o observațiune care rămâne unică până în 1926, constatând în vara anului 1913 între brațul Sf. Gheorghe și Zăton, prezența a doi curenți cu direcții contrare, despărțiți printr:o bandă de spumă (Pescăria și pescuitul din România, pag. 246).

Intre anii 1922 și 1926 are loc o mare expediție rusă sub conducerea savantului profesor N. M. Knipowitsch ale cărui observațiuni sunt de ordin mult mai general, referindu-se în special la circulațiunea generală din Marea Neagră. Aceste studii sunt date la iveală într'o lucrare publicată în 1932 și intitulată „Abhandlunger der Wissenschaftlichen Fischerei Expedition im Asowischen und Schwarzen Meer". Din harta curentometrică a prof. Knipowitsch, reese că este un curent de jur împrejurul Mării Negre, la care se adaugă încă două sisteme circulare de o parte și de alta a Crimeei. In ceeace privește curenții din dreptul litoralului românesc, Prof. Knipowitsch nu semnalează decât un singur curent N. S., deoarece în această regiune a mării, expediția rusă nu a putut face studii îndelungate.

In concluzie, cu excepția observațiunii din 1913 a d-lui Dr. Gr. Antipa, toată lumea admite existența unui singur curent costal N. S., care este principalul și singurul agent ce influențează asupra depunerilor dela gurile Dunării.

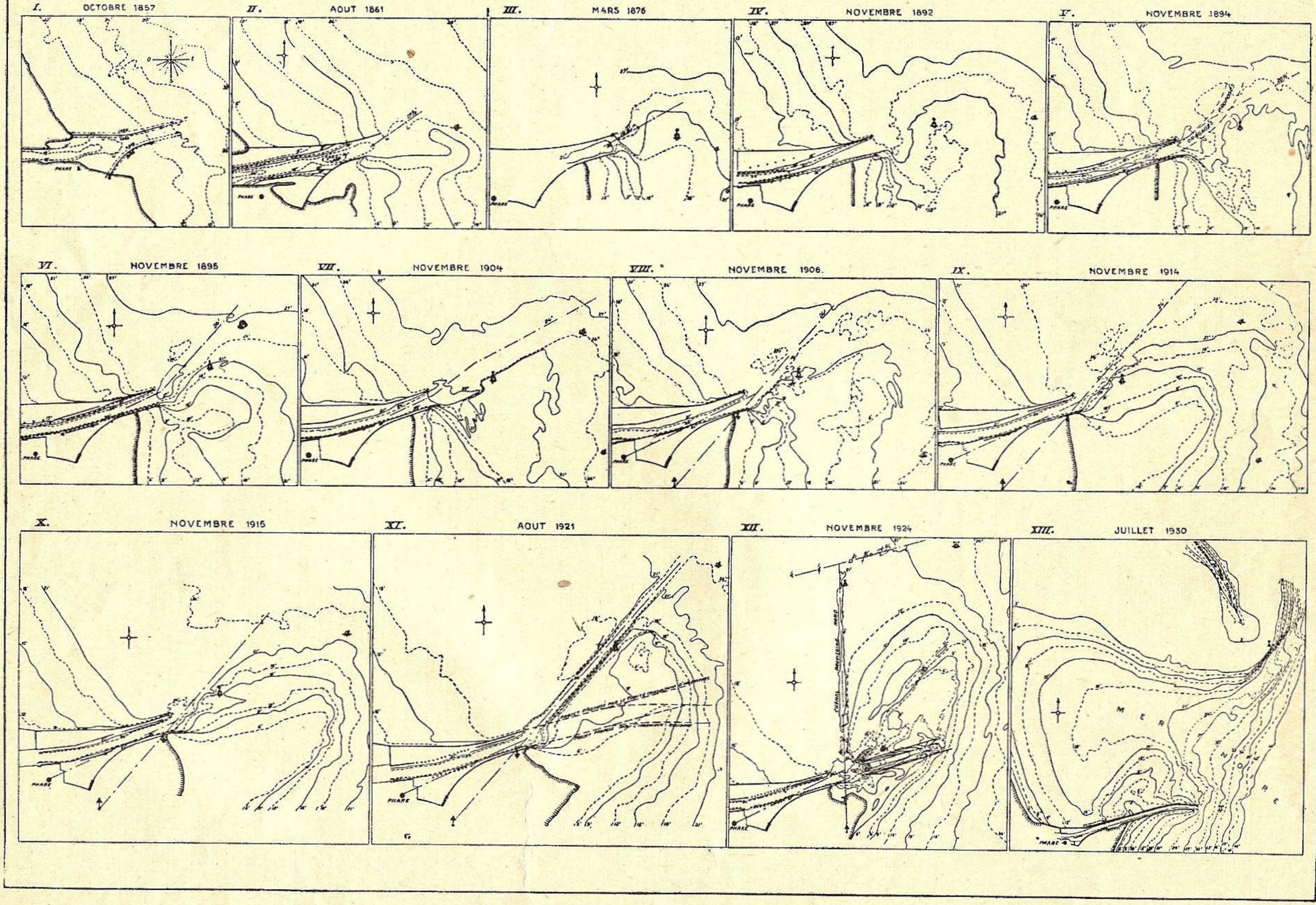
Harta curenților din Marea Neagră începe să ia cu totul altă înfățișare, în urma studiilor executate de către Serviciul Hidrografic al Marinei Regale în vara anului 1927. Deși lucrările n'au durat decât câteva luni, rezultatele sunt totuși foarte juste, având și marele merit de a fi fost primul care a semnalat existența precisă a curentului S. N. Lucrările au fost executate de Căpitanul Pelimon, iar rezultatele au fost publicate mai târziu de comandorul Fundățeanu în Revista Fundațiilor Regale din Martie 1934 („Eșirea la Mare"). La aceasta contribuie de asemenea studiile făcute în cursul anilor 1934—1935 de către d-nii Gavrilescu și Z. Popovici. In urma acestor studii se determină precis dealungul litoralului în afară de curentul N. S., un alt curent cu direcție inversă și poprietăți fizico-chimice diferite. In cele ce urmează, vom vedea că existența noului curent e foarte importantă în explicarea depunerilor dela gura Sulinei, precum și în a acelora dela Stari-Stambul, Bistra și Oceacoff.

Caracteristicile curenților din regiunea litoralului românesc. Din datele curentometrice luate în cursul studiilor ce am întreprins în Marea Neagră, între anii 1932-1936, atât singur cât și în colaborare cu d-nii Dr. Gavrilescu și Z. Popovici, se constată că dealungul litoralului românesc sunt doi curenți :

Primul curent are direcția N. S. și conturează coasta cu excepțiunea doar a câtorva puncte din regiunea gurilor Dunării. In dreptul brațului Sf. Gheorghe se unește cu un curent de suprafață ce vine dela Insula Șerpilor. iar ceva mai la Sud se împarte în două, prinzând la

ENBOUCHURE DE SOULINA

LES CARTES COMPARATIVES MONTRANT LA SEDIMENTATION PROGRESSIVE DEPUIS 1856 - 1930



mijloc curentul S. N. Intre Capul Sabla şi Caliacra, cele două braţe se unesc din nou, formând o massă largă de 15—20 mile şi 20—22 m. adâncime, sub care curge în direcţie inversă curentul S. N. Culoarea apelor e verde-gălbuie din cauza aluviunilor aduse de apele Dunării. Densitatea lor în regiunea Deltei e 1.003—1.004 (aproape ape dulci), iar mai la Sud în dreptul Constanţei e ceva mai mare, 1.005—1.006. Temperatura e variabilă cu anotimpurile (vara 22°—26°, iar iarna 3°—4° şi chiar mai puţin). Viteza e de 0,5—0,7 mile pe oră.

Cel de al doilea curent are direcţia S. N. Acest curent vine dela Sud pe sub curentul de Nord până în dreptul Capului Sabla unde iese la suprafaţă. Incadrat de cele două braţe ale curentului N. S., curge la suprafaţă până în dreptul braţului Sf. Gheorghe, unde intră din nou la fund. Aci se împarte în două : o parte merge dealungul gurilor Dunării şi Basarabiei, pătrunzând până în baia Odesei, iar cealaltă parte se îndreaptă spre Insula Şerpilor. Apele acestui curent sunt mai saline, având o densitate cuprinsă între 1,011—1,013, iar culoarea lor e verde-albastră. Temperatura e foarte scăzută, 6°—8°, rar se urcă până la 10° ; excepţie fac apele superficiale ale curentului cari variază cu anotimpul. Viteza e de 0,6—0,8 mile pe oră.

Curenţii suferă deviaţiuni şi acceleraţiuni din cauza vânturilor. Vânturile dela W. la E. împing adesea curentul N. S. către larg, făcând loc curentului S. N., fapt ce se manifestă prin schimbarea bruscă a culorii şi temperaturii apelor (fenomen observat adesea şi în portul Constanţa.)

In concluzie, în regiunea litoralului românesc sunt doi curenţi diferiţi ca direcţie, temperatură şi salinitate.

Influenţa curenţilor asupra depunerilor şi evoluţiei Deltei.

Din cele ce am văzut mai sus, în regiunea Deltei activează curenţi cu proprietăţi fizice şi chimice diferite. Curentul de Nord este agent de spălare, transportând în suspensie către Sud materiile aluvionare, iar curentul de Sud din contră, are tendinţa de a anihila acţiunea curentului de Nord, grăbind totodată prin salinitatea sa, precipitarea aluviunilor.

Incepând studiul Deltei dela Nord, observăm că asupra braţelor Polunojnoe, Sabos şi Rupturi, cari se varsă în Baia Jibrieni activează o ramură a curentului dela Sud care precipită parte din aluviuni chiar la guri. Aluviunile rămase sunt antrenate de apele curentului circular al băii, care după ce se contopeşte cu massa curentului N. S., le depune la întretăerea acestuia cu curentul S. N., pe bancul de la Sudul gurii Oceacoff. Aluviunile din apele braţelor Bistra, Otnojo şi Ancandinovul măresc şi mai mult acest banc graţie activităţii curentului S. N. Din cauza creşterii rapide a bancului dela Sudul gurii Oceacoff, cât şi din cauza orientării acestei guri, se constată că avansarea regiunii nordice a deltei Chilia, se face în direcţia N. E.

O nouă zonă de creştere o constituie regiunea Bistra. In dreptul acestui braţ, curentul N. S. se întretae cu curentul S. N., formând o linie de puncte moarte. Pe această linie depunerile se fac cu intensitate mare, din care cauză a luat naştere un cordon litoral, care merge de la Bistra până la gura canalului Serion. Deoarece pe bancurile dela Sudul şi Nordul gurii Bistra acţionează curenţi cu direcţii contrare, creşterea acestora e foarte rapidă.

Sudul Deltei Chilia înaintează prin depunerile ce se produc la gura Stari-Stambulului datorită curentului S. N. care sileşte apele să se decanteze pe bancuri şi mai

ales pe bara acestui braţ. Aluviunile ce rămân nepricipitate sunt antrenate de massa curentului circular al băii şi sunt depuse mai departe dealungul traectului său, iar cele ce reuşesc să ajungă până la Sulina, sunt depuse la adăpostul digului nordic, fără însă a influenţa depunerile din faţa acestui braţ. Inaintarea spre Sud e foarte rapidă şi tendinţa ce o are e de a închide baia existentă între acest braţ şi gura Sulinei.

In concluzie, Delta Chiliei avanseasă în trei direcţii principale : Oceacoff, Bistra şi Stari-Stambul. Cercetând hărţile avansării anuale a Deltei Chilia din 1894 până în 1935, se constată că avansarea nu se face simultan, ci alternativ ; astfel, când înaintează zona Bistra, Stari-Stambulul înaintează spre Est, iar Oceacoful staţionează. Când din contra Oceacoful înaintează, zona Bistra staţionează, iar Stari-Stambulul înaintează spre Sud. Zonele intermediare dintre aceste braţe cresc şi ele, însă numai după ce li s'au creiat adăposturi ferite de curenţi, iar dacă acestea rămân în urmă cu înaintarea, se formează băi.

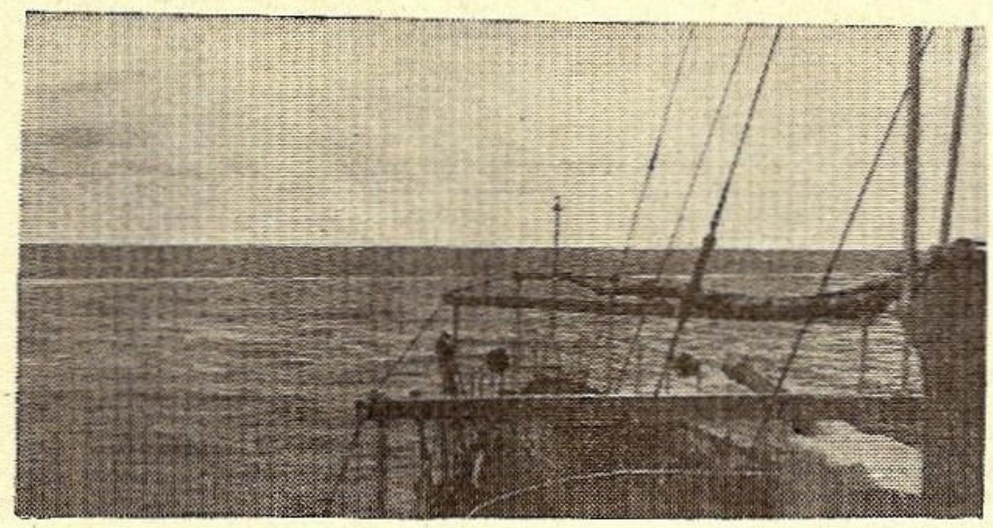


Fig. 1

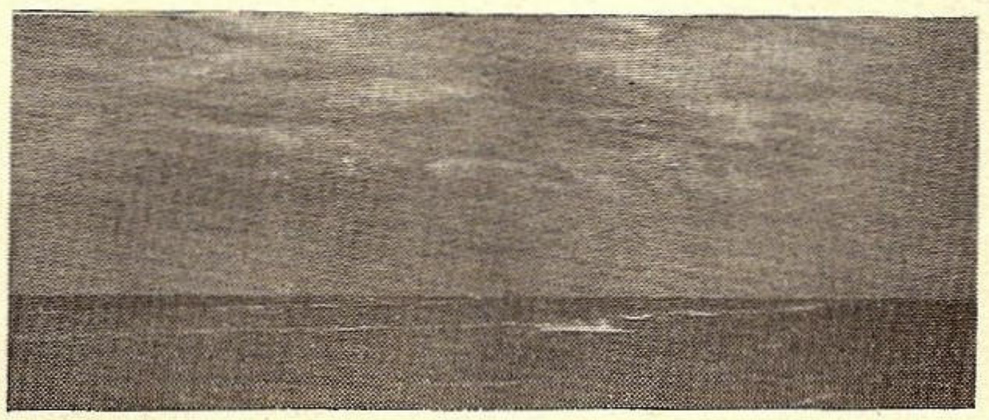


Fig. 2

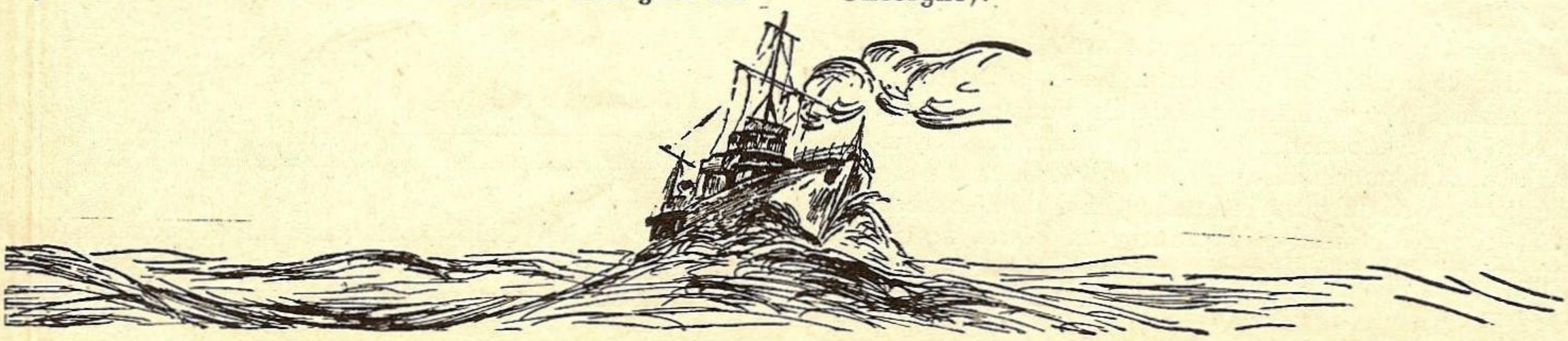
Pe linia de fricţiune dintre cei doi curenţi se observă de cele mai multe ori o bandă de spumă (Fig. 1), însă câteodată nu e numai o singură bandă, ci două, la o distanţă ee 200-300 m. una de alta (Fig. 2), observându-se clar şi diferenţa de culoare a apelor.

Trecând la problema împotmolirii gurii Sulinei, constatăm că massa aluvionară nu se datoreşte numai activităţii acestui braţ, ci, în cea mai mare parte, curentului S. N. Datorită acestui curent, depunerile au început să se facă sub digul sudic imediat ce acestea au fost construite. La contactul cu apele fluviale, apele curentului precipită o mare parte din aluviuni chiar la gură, din care cauză canalul navigabil a fost deviat continuu spre Nord, fapt ce poate fi constatat şi din hărţile ridicate în fiecare an de Comisia Europeană a Dunării. Massa aluvionară crescând mereu dela Sud la Nord şi canalul fiind mereu deviat, se hotărăşte în 1924 tăerea bancului din faţa gurii. In urma nouilor lucrări, se observă că depunerile se fac cu o viteză crescândă sub digul de Sud, în timp ce bancul rămas la Nord, nu creşte decât foarte puţin la Vest, unde acţionează curentul circular al băii Sulina. Din cele expuse, se vede clar că massa aluvionară dela gura Sulinei se datoreşte curentului S. N., a cărei existenţă a fost neglijată, crezându-se că majoritatea aluviunilor provin dela braţul vecin Stari-Stambul. Aşa dar, dacă în 1856 s'ar fi făcut un studiu curentometric, s'ar fi evitat construirea digurilor care au favorizat depunerile, şi adâncimea canalului navigabil se putea menţine uşor prin simple dragage, fapt ce se confirmă şi prin aceea că înainte de amenajarea braţului Sulina, adâncimile se menţineau constante.

Asupra depunerilor dela Sudul Deltei, spre deosebire de celelalte regiuni, nu acţionează decât curentul N. S. Acest curent picând perpendicular pe massa de ape fluviale a braţului Sf. Gheorghe, forţează depunerile să se facă la Sudul gurii, din care cauză a luat naştere insula Sakalin. Această insulă e începutul unui mare cordon litoral ce are tendinţa de a închide marea de la Sf. Gheorghe până spre capul Midia. Ţinând seama că tendinţa de creştere a barei din faţa acestui braţ e foarte slabă şi că adâncimile sunt mai mari decât în faţa celorlalte guri, amenajarea nouii eşiri la mare prin Sf. Gheorghe se prezintă ca foarte favorabilă. Singura condiţie este să nu se facă diguri în mare, gura trebuind să fie lăsată sub acţiunea de degajare a curentului N. S. ; contrar, se va înregistra un fenomen asemănător celui dela Sulina, însă în direcţie inversă.

Un fenomen constatat la toate gurile Dunării, este acela că barele sunt ajutate în creşterea lor şi de vânturi, prin faptul că micşorează viteza curenţilor fluviali.

Concluziuni : In regiunea litoralului românesc sunt doi curenţi diferiţi ca direcţie, temperatură şi salinitate. Agenţii cari determină avansarea Deltei sunt curenţii marini şi vânturile cu rezultatele lor naturale. Canalele asupra cărora nu activează curenţii sunt condamnate la astupare (cazul canalelor Musura, Ananache, Bielgorodsk, Ancandinovul, etc.). Din acţiunea combinată a celor doi curenţi se constată că Delta avansează alternativ prin stabilirea unor stări de echilibru între zonele de înaintare (prin avansarea suficientă a Chiliei, creşte Sulina, care la rândul ei dă posibilitatea creşterii Sf. Gheorghe).



Denunţarea clauzelor fluviale ale Tratatului dela Versailles

de Căpitan N. A. ANTONESCU

Repetând procedarea prin care Germania înţelege să rezolve problemele de ordin internaţional în momentele când acestea nu-i mai convin, Reichul a pus din nou celelalte state în faţa unui fapt împlinit.

La 14 Noemb. 1936 Germania a denunţat în mod unilateral, printr o notă adresată ţărilor interesate, *clauzele generale şi speciale privitoare la regimul internaţional al fluviilor Elba, Oder, Niemen, Rin-Mosela* şi *Dunăre,* prevăzute în partea XII-a a tractatului dela Versailles, secţiunile 1 şi 2, cum şi acelea referitoare *la Canalul Kiel,* prevăzute în aceiaşi parte, secţiunea 6.

Inainte de a trece la examinarea acestor clauze reamintim că *„regimul fluviilor"* a variat din trecutul îndepărtat şi până în zile noastre.

Dacă, în ceeace priveşte suveranitatea asupra mărilor şi folosinţa lor în comun, problema a căpătat o soluţionare relativ mai uşoară, chestiunea folosinţei fluviilor navigabile, udând mai multe state şi servind de legătură comercială, a fost mai greu de soluţionat, iar regulile generale de folosinţă au întâmpinat multe piedici în elaborarea lor.

Regimul fluviilor a constat dar, fie într'o folosinţă exclusivă a unui stat, fie în utilizarea în comun, mai mult sau mai puţin consfinţită prin angajamente între părţile interesate.

Greutăţile întâmpinate de navigaţie au fost enorme şi ele rezultau atât din ciocnirea intereselor contrare cât şi din diferitele regimuri instituite, ce erau prea des schimbătoare.

In antichitate, Romanii considerau marile fluvii, chiar când nu erau navigabile, ca făcând parte din *domeniul public.*

Mai târziu în *evul mediu,* fluviile trec din *domeniul public* în stăpânirea suveranului local, fiind considerate ca o proprietate personală.

Prima încercare de internaţionalizare o întâlnim la 1648 prin tractatul de Vestfalia.

Atunci se fixează principiile : *liberei navigaţiuni* şi al *egalităţii în perceperea taxelor.* Realizarea acestor principii s'a făcut, în decursul timpurilor, prin diferite convenţiuni între statele riverane, pe baza principiului egalităţii de tratament în materie de navigaţie.

Tractatul dela Paris din 1814, urmat de încheerile Congresului dela Viena din 1815, fixează primele dispoziţiuni generale relative la navigaţia tuturor navelor pe Rin, întinzând apoi *principiul internaţionalizării asupra celorlalte fluvii navigabile.*

Reglementarea internaţională, statornicită la 1815, a fost în vigoare până la tractatul dela Versailles.

In decursul istoriei, suveranitatea statelor asupra fluviilor a fost astfel treptat modificată, adaptându-se necesităţilor schimburilor comerciale între state. Navigaţiunea era pusă la dispoziţia tuturor puterilor.

Libertatea navigaţiunei nu a fost însă, în mod uniform, asigurată. Astfel, unele state riverane nu renunţau la suveranitatea lor asupra fluviilor, exercitând-o prin măsuri de poliţie fluvială, drepturi de cabotaj şi de pescuit, respectând însă libertatea internaţională a navigaţiei.

Alteori se instituiau comisiuni cu reprezentanţii statelor riverane. In fine, principiul libertăţii internaţionale de navigaţie, aplicat mai sever, a condus la instituirea de comisiuni internaţionale cu reprezentanţi ai statelor riverane, uneori şi neriverane, cari exercitau o parte din drepturile de suveranitate al primelor state.

Tractatul dela Versailles nu a făcut decât să aplice principiile, fixate cu un secol mai înainte de Congresul dela Viena, în materie de internaţionalizarea fluviilor, obligând Germania să internaţionalizeze fluviile sale în sensul cel mai larg al acestei idei. Aceste principii constau în *utilizarea în comun şi pe bază de reciprocitate* a fluviilor de interes internaţional, fără a se atinge *suveranitatea* statelor ţărmurene.

1. **Clauze generale ale tratatului dela Versailles relative la navigaţia fluvială.**

— *Principiu :* Internaţionalizarea fluviilor şi a căilor de navigaţie internă, aflate în legătură cu acele fluvii, ale Germaniei. Egalitate de tratament cu supuşii germani şi bunurile lor pentru toate statele şi în toate privinţele.

Tractatul prevedea înlocuirea dispoziţiunilor relative la regimul navigaţiei pe fluviile declarate internaţionale, prin o *convenţie generală,* elaborată de o conferinţă ininternaţională *) şi aprobată de Soc. Naţiunilor.

— *Restricţiuni :* Germania este oprită :

a) De a executa, fără autorizaţie specială, transporturi pe linii regulate între porturile unei puteri co-riverane.

b) De a favoriza sub vre-o formă (prime, tarife preferenţiale, scutiri, societăţile de navigaţie proprii, vreun alt stat şi tratamentul mărfurilor. Orice avantaj acordat cuiva se întinde de drept şi asupra celorlalţi.

c) De a împiedeca sub orice formă (formalităţi fiscale sau vamale, de poliţie) circulaţia persoanelor, navelor sau mărfurilor.

— *Servituţi speciale :* Zonele libere, existente la 1 Aug. 1914 se menţin. Se acordă Cehoslovaciei zone libere în porturile Hamburg şi Stetin, sub formă de închiriere, pe o perioadă de 99 ani. Condiţiunile de funcţionare se fixează de o comisiune cu reprezentanţi ai : Germaniei, Cehoslovaciei şi Angliei.

2. **Clauze speciale fluviilor :** *Elba, Oder* şi *Niemen.*

Se institue câte o comisie internaţională pentru primele două, urmând ca pentru Niemen (Russtrom-Memel-Niemen) să se înfiinţeze ulterior, la cererea unui stat riveran.

Comisiunile, lucrând în acord cu principiile fixate în Conferinţa Internaţională de care am vorbit mai sus, trebuiau să stabilească :

— Sediul, jurisdicţiunea şi regulamentele de funcţionare.

Comisiunile erau compuse din reprezentanţii statelor riverane şi neriverane astfel :

---

*) In anul 1921 s'a ţinut la Barcelona, o conferinţă internaţională după care *regimul internaţional* se aplică de plin drept oricărei porţiuni dintr'o apă, care în cursul său navigabil, *natural,* către şi dinspre Mare, separă sau traversează diferite state. Aceste fluvii sunt denumite „căi navigabile de interes internaţional".

— pentru Elba câte un reprezentant al Angliei, Franței, Italiei și Belgiei, 2 ai Cehoslovaciei și 4 ai statelor germane riverane,

— pentru Oder, câte un reprezentant al Poloniei, Cehoslovaciei, Angliei, Franței, Danemarcei și Suediei, 3 ai Prusiei.

— pentru Niemen : câte un reprezentant al fiecărui stat riveran fluviului și din 3 delegați ai altor state desemnate de Societatea Națiunilor.

Clauze speciale Dunărei.

— Reînființarea Comisiunei Europene a Dunărei, compusă însă numai — și aceasta în mod provizoriu **), din reprezentanții : Angliei, Franței, Italiei și României.

Jurisdicție dela gură până la Galați, apoi Brăila.

— Inființarea Comisiunei Internaționale a Dunărei, cu reprezentanții statelor țărmurene și a celorlalte 3 puteri din C. E. D.

Jurisdicție dela Ulm la Brăila.

— Extinderea jurisdicțiunei acestei comisiuni până la gurile Dunărei, după desființarea C. E. D.

— Obligația pentru Germania :

de a primi regimul instituit pentru Dunăre de Conferința Internațională ce urma să se întrunească ulterior,

de a despăgubi C. E. D. de pagubele suferite în război,

de a aplica porțiunei de legătură Rin-Dunăre, în caz de construire, regimul internațional.

Clauze speciale Rinului și Moselei.

Tractatul menținea convențiunea dela Mannheim din 1868, care prevedea funcționarea unei comisiuni centrale, formată din reprezentanții statelor riverane și ai Angliei, Italiei și Belgiei, lăsând posibilitate de :

revizuirea ulterioară a acestei convenții, pentru, a fi pusă în acord cu principiile și dispozițiunile *convențiunii generale,* elaborate mai târziu de către Conferința dela Barcelona din 1921.

In afară de clauzele referitoare la celelalte fluvii declarate internaționale, tractatul mai prevedea, pentru porțiunea Rinului ce formează frontiera franco-germană, clauze speciale și anume :

a) *Interzicerea* pentru Germania de a deschide canale sau derivațiuni pe malul german al fluviului ;

b) *Dreptul* pentru Franța de a executa, chiar pe teritoriul german, lucrări de natură să ușureze irigarea regiunilor limitrofe, producerea energiei electrice, etc. ;

c) *Posibilitate* pentru Belgia de a putea construi un canal Rin-Meusa, având dreptul să întreprindă pe teritoriul german, studiile necesare ; după care Germania era obligată să construiască, după planurile belgiene, porțiunea de canal situată pe teritoriul său ;

d) *Posibilitatea* de extinderea jurisdicțiunei comisiunei centrale a Rinului, fără opunerea Germaniei, pentru partea din Rin ce udă Elveția ; pentru Mosela pe teritoriul Luxemburg și pentru întreagă rețea fluvială renană.

e) Tractatul dela Versailles lăsase posibilitatea să se revizuiască statutul navigației pe Rin.

După tratative de mai mulți ani, cu cedări numeroase din partea Franței, se realizase la 4. V. 1936, un acord de „modus vivendi" în această privință. Acordul a rămas nesemnat de Olanda, din cauza suprataxelor de intrepozit, iar acum, fiind repudiat de Germania, a fost denunțat și de Franța.

---

*) Germania a cerut insistent și în repetate rânduri să fie admisă în C. E. D. Ne mai fiind membră a Soc. Națiunilor, cererea sa a rămas nesoluționată.

Clauze relative la Canalul Kiel. *(Secțiunea 6-a).*

Tractatul prevedea următoarele :

Canalul și intrările lui vor fi deschise liber, pe picior de egalitate, vaselor de război și comerț ale puterilor în pace cu Germania. Taxele nu vor fi decât acelea decurgând din nevoile de întreținere a lucrărilor și navigațiunei.

Prin nota diplomatică către guvernele interesate, denunțând toate aceste clauze, Germania a sfărâmat — pe cale unilaterală — ultimile importante prevederi ale tractatului dela Versailles, din care nu au mai rămas neatacate până acum decât clauzele teritoriale.

Guvernul german a declarat însă că înțelege să respecte libertatea de navigație pe fluviile ce curg pe teritoriul german, pentru toate statele în pace cu Reichul german, aplicând, *sub rezerva reciprocității,* același tratament ca pentru navele germane.

In locul comisiunilor internaționale ale fluviilor se întrevede instituirea unor comisiuni locale *(autorități germane),* care ar trata, cu *autoritățile respective* ale celorlalte *state riverane,* chestiunile de interes comun, încheind *acorduri.* Dispare deci odată cu comisiunile și reprezentanții *statelor neriverane.*

Se denunță deasemenea clauzele referitoare la canalul Kiel.

Consecințele denunțării acestor clauze.

Măsura luată de Germania are, în prim loc, un caracter politic, tinzând la restabilirea completei sale suveranități în toate domeniile. Germania nu se mai consideră legată de obligațiunile luate sau de sarcinile ce-i reveneau pe baza tractatelor sau a convențiunilor încheiate. De aci se deduce că Germania ar putea :

— să favorizeze desvoltarea Soc. sale de navigație,

— să facă indirect dificultăți statelor interesate în circulația pe aceste fluvii, *câtă vreme nu ar avea ea interese speciale,*

— *să suprime libertatea de navigație* dacă nu i se acordă avantaje pe bază de *reciprocitate,*

— *să limiteze libertatea trecerii prin Canalul Kiel,* ale cărui intrări se anunță că au început să fie fortificate.

In afară de aceste considerațiuni Belgia și Franța încearcă pierderi, anulându-se din partea Germaniei toate obligațiunile ce constituiau reale avantaje pentru acestea și cari au fost enumerate mai sus.

Se pare că zonele libere acordate Cehoslovaciei vor fi menținute. Servitutea economică, consimțită de data aceasta de statul german, fără obligațiuni derivând din tractate, va atrage desigur — pentru asigurarea menținerii ei — o serie de servituți politice pentru Cehoslovacia.

In ceeace privește regimul Dunării, Germania a urmărit în mod constant să i se aducă modificări.

Punctul de vedere german în această privință se poate rezuma la următoarele trei pretențiuni :

a) Admiterea Germaniei în Comisiunea Europeană a Dunării dela gura fluviului.

b) Modificarea actualei Comisiuni internaționale a Dunării, prin admiterea a încă unui delegat german și scoaterea celor 3 delegați reprezentând Franța, Anglia și Italia, conform principiului, susținut de Germania, că în aceste comisiuni internaționale fluviale, să nu fie admise decât statele riverane ;

c) Obținerea condițiunilor de reciprocitate în materie

de liberă navigaţie. *Se ştie că la libertate egală profită statul mai puternic şi mai întreprinzător, faţă de statele mai mici şi cu mijloace limitate.*

Aceasta ar însemna însă:

1. Instaurarea hegemoniei germane pe fluviu, întrucât deciziunile Comisiunei internaţionale a Dunării, ar fi date cu majoritate de voturi de partea Germaniei (Germania, Austria, Ungaria, Bulgaria 5—6 voturi faţă de România, Cehoslovacia, Jugoslavia).

2. Intinderea acestei hegemonii şi pe Dunărea maritimă în cazul când C. E. D. s'ar desfiinţa şi ar lipsi astfel în C. I. D. contrabalansarea celorlalte puteri neriverane reprezentate în ambele comisiuni.

3. In acest caz nu ar fi exclus ca şi Statele din Mica Inţelegere să procedeze la instaurarea unui regim special de control, pentru părţile din Dunăre pur naţionale— respective fiecărui stat — lucru de care pare că s'ar teme unele cercuri din Ungaria, în ipoteza că s'ar aduce o modificare regimului actual al fluviului.

In ceeace priveşte Cehoslovacia, strânsă în cercul de servituţi reprezentat de nevoile tranzitului pe Dunăre, (în aval şi amonte), pe Elba şi pe Oder, nevoi ce nu i-ar mai fi satisfăcute la un moment dat, se întăreşte constatarea anterioară că, pentru asigurarea lor i s'ar putea impune diferite servituţi politice.

S'a emis ideia ca toate statele să protesteze energic la Berlin. Desigur, chestiunea în sine era mai puţin gravă, decât precedentele denunţări ale clauzelor militare din acelaş tractat, iar protestarea nu ar fi avut în mod cert decât un efect platonic faţă de împrejurările actuale.

Modul cum lucrează Germania, prin lovituri repetate, evitând orice bună înţelegere, desvăluie limpede gândurile sale. Ea tinde să impuie statelor Europei, încă divizate pe tot felul de chestiuni, ascendentul faptelor sale de forţă.

BIBLIOGRAFIE

Drept internaţional de Prof. Mihai Antonescu.
Tratatele de pace.
La navigation fluviale en Droit international par Kassama. .

DE ALE NOASTRE

După cum calendarul Ligei Navale pe anul 1937 cu splendida acuarelă „SUBMARINUL DELFINUL" datorită consacratului pictor Căpitan Ştiubei, atât din cauza frumuseţii lui, cât şi a modestului cost (30 lei), a fost o surpriză,—

Tot astfel şi numărul festiv al revistei noastre ce va apare în cursul lunei Februare va fi alta.

Tipărit pe o hârtie specială, cu o copertă delicioasă, cu articole semnate de membri iubitei noastre familiei regale şi de scriitori de valoare, cu peste 100 de pagini, el va fi oglinda fidelă a străduinţelor trecute şi năzuinţelor viitoare în toate manifestările neamului în legătură cu apa.

Cu toate sacrificiile impuse pentru reuşita unui asemenea numar, adevărată podoabă, el va fi distribuit membrilor şi abonaţilor cu cotizaţia la zi, FARA NICI UN ADAOS.

Rugăm cu insistenţă pe membrii noştri a-şi da adresa exactă, pentru a evita retururi de cari nici noi, nici poşta nu este de vină.

Mai facem un apel la toţi membri a ne trimite până la 15 Ianuarie articolele cari le socotesc nemerite, în special:

a) Camarazii din marină ceva din amintirile lor, cari merită a fi cunoscute de cei ce iubesc marea dar nu prea cunosc viaţa noastră plină de sbucium. De asemenea fotografii, ilustraţii, în special în legătură cu bricul „Mircea" şi crucişetorul „Elisabeta".

b) Camarazii căpitani de porturi monografia portului ce conduc.

c) Asociaţiile de înnot, canotaj, dări de seamă cu activitatea lor.

Toate articolele vor fi onorate, Liga necruţând nici un sacrificiu pentru ca acest număr festiv să fie mai presus de orice critică.

MAREA NOASTRA

DELA UN NUMAR LA ALTUL

15. XI. 1936 — 15. XII. 1936

VREMEA

Perioada de timp dela 15 Nov. la 15 Dec., a fost caracterizată prin aceaș vreme schimbăcioasă ca și în intervalul de timp descris în numărul trecut. De data aceasta însă, am avut de înregistrat dese furtuni pe marea Neagră, însoțite de viscole, și a căror intensitate au pus în pericol multe nave plecate din, sau spre porturile noastre, Dealtfel era și timpul, pentrucă rari sunt anii, când în această perioadă, Crivățul să nu se pornească să răscolească apele mărei noastre.

Astfel, eram pe punctul de a nu mai vedea nici odată în portul Constanța, tancul *Garonne* al Marinei Militare franceze, căci furtuna dela finele lui Noembrie îl eșuase în marea Egee și a trebuit serioase sforțări ca să poată eși teafăr.

Nu mai departe, chiar navele noastre, de exemplu *Bucegi,* au avut de luptat din greu cu furtuna în drum spre țară.

Nici de ceață nu am dus lipsă, atât pe litoralul maritim cât și pe Dunăre. Din această cauză am avut de semnalat dese întreruperi a curselor obișnuite de nave, precum și un abordaj între pasagerul *„T. Măgurele"* și un remorcher ungar al societății *M. F. T. R.,* în apropiere de Rusciuk.

Din cauza acestei vremi, în porturile dunărene au început pregătirile navelor pentru ernare.

Cursele N. F. R.-lui spre Severin s'au întrerupt, navele și șlepurile au început să coboare spre Ghecet, Brăila și Galați și să intre în docuri, iar majoritatea pontoanelor de acostare au fost demontate din porturi și puse la adăpost.

ACTIVITATEA PORTURILOR

In condițiunile de timp descrise mai sus, principalul nostru port maritim — Constanța, a continuat să lucreze cu spor.

Astfel, s'au exportat în cursul lunei Noembrie :

Circa 499.000 tone produse petrolifere, față de circa 511.000 tone din Octombrie.

Diferența e minimă, și nu poate avea nici o explicație. Ceeace trebue să semnalăm în legătură cu acest principal produs de export al nostru, e că s'a remarcat o scădere a producției petrolului. Cauza principală, nu ar fi secătuirea zăcămintelor, cât stagnarea campaniei de explorare a noilor terenuri.

După părerea industriașilor de petrol, remediul se spune că ar fi în modificarea legei minelor în sensul acordării de avantagii mai mari exploratorilor, ceeace s'ar traduce în intensificarea campaniei de explorare a noilor zăcăminte și deci a producției.

Parlamentul are un proect de modificare a legei minelor, a cărui discuție a amânat-o din sesiunea trecută, pentru cea de acum. Primele discuțiuni, au și început chiar.

Scăderea aceasta a producției petrolului, pe care o semnalăm, a căzut tocmai acum când două evenimente importante au avut loc și care îndreptățesc să creadă că exportul acestui produs va crește în viitor.

Unul din evenimente, este acela al semnării în ziua de 30 Nov. a acordului româno-jusgoslav pentru exportul petrolului în Jugoslavia, despre care s'a mai pomenit în cronica numărului trecut. Conform acestui acord, vom furniza anual 55.000 vagoane produse diverse, în două tranșe, în schimbul cuprului necesar stabilimentelor noastre militare. Ratificarea acordului de către Jugoslavia, s'a făcut la 10 Dec. când ministrul Jugoslaviei și-a depus semnătura.

Al doilea eveniment însemnat, este acel al tratativelor ce s'au dus în acest timp în Germania, pentru fixarea unui nou regim al exportului de petrol în Germania.

Cerealele exportate, s'au ridicat la circa 49.000 tone față de circa 110.000 tone din Octombrie. Principala țară destinatară este Anglia. Diminuarea cantității credem că e datorită scăderilor de prețuri cari reținpe exportatori să mai încheie contracte, cât și lipsei de vapoare. Destul că, silozurile din Constanța au fost mereu blocate, fapt ce a produs mare agitație printre exportatori și numeroase demersuri pe lângă guvern pentru soluționarea chestiunei, precum și urcarea navlului, în unele cazuri chiar cu 50%.

Numărul vitelor exportate, a fost numai de circa 1560. Din cifrele ultimelor luni, trebue să înțelegem că acest export este amenințat de a se reduce aproape complect. Din ce în ce numărul exportat a scăzut, și aceasta paralel cu creșterea exportului polonez în tranzit pe la noi.

După o ultimă statistică, de unde dela 1128 vite din primele zece luni ale anului 1933, exportul pe aceeaș perioadă de timp din 1934, s'a urcat la 11.327 vite, și în 1935 la 39.598, dela 1 Ian., până la 1 Noemb. al acestui an, numărul nu a trecut de 24.797 vite.

Grecia, care în cele 10 luni din 1935 a importat dela noi 24.194 vite, în acelaș interval de timp al anului acesta, nu a mai importat decât 6763 vite.

In schimb, prin Constanța, se semnalează și acum tranzitul de vite poloneze pentru orient.

Cauzele, se spune că sunt datorite restricțiunilor valutare din Grecia, șicanelor din Egipt și suprimărei primelor pe care exportatorii noștri le încasau înainte, dela Banca Națională. Numărul pasărilor exportate, s'a ridicat la circa 167.000, în majoritate pentru Palestina, iar cantitatea lemnăriei atinge cifra de 7400 tone, față de 8500 tone exportate în Octombrie.

Curiozitățile exportului nostru prin Constanța, în această perioadă de timp, sunt următoarele :

Transportul unei cantități de vreo 530 tone celuloză românească pentru America, unde pădurile se poate spune că nu lipsesc, și transportul a 190 tone parafină românească pentru Mexic care deasemeni slavă Domnului, nu se poate plânge că nu are petrol.

Intre porturile dunărene, primul la export, stă tot Brăila. Cifrele arată chiar o activitate intensă în cursul lunei Noembrie. Astfel s'au încărcat circa 100.000 tone cereale. In capul listei țărilor destinatare trebuesc așezate Anglia, Belgia, Danemarca, Franța, Germania.

S'a mai exportat apoi, circa 2400 tone fùraje, 800 tone făinării diverse, și 3.000 tone lemnărie. La Galați activitatea din Noembrie nu se poate spune că a fost mai intensă ca cea din Octombrie.

Principalul produs de export al Galațiului, în Noembrie, a fost tot lemnăria, deși cea mai mare cantitate a luat deasemeni calea prin Polonia, spre Dantzig și Gdinya.

In orice caz, din cât s'a exportat prin Galați, reesă că în ultimul timp lemnăria noastră are o căutare din ce în ce mai mare, mai ales în Anglia și Germania.

Curiozitatea exportului nostru din luna Noembrie, prin porturile dunărene, a fost cererile mari, neobișnuite, a cantităților de fasole românească. Se spune că mai toate stocurile încărcate la noi, ajung în Spania.

In legătură tot cu traficul porturilor, și în special al celor dunărene, semnalăm că la finele lui Noembrie a avut loc la Sofia, o conferință internațională de navigație, la care au participat delegați ai principalelor societăți de navigație fluviale pe Dunăre : *N. F. R., D. D. S. G.* (austriacă), *M. F. T. R.* (ungară), *B, L.* (germană), *C. S. D. P.* (cehoslovacă) și *S. D. G.* (germană), la care s'a discutat enormele piedici pe care Bulgaria le pune prin noua lege de funcionarea societăților străine în porturile bulgare.

Această conferință nu a ajuns însă la nici un rezultat și s'a amânat până la primăvară.

ORGANIZARE ŞI PERSONAL.

După ce am rezumat traficul porturilor, să trecem la chestiunile de organizare şi personal, de care depind atât de mult sporirea traficului şi înflorirea porturilor şi a parcului de nave.

După fericitele evenimente — acela al creerei Ministerului Aerului şi marinei şi acela al numirei d-lui *Ing. Caranfil* la conducerea acestui minister — avem acum de înregistrat acela — tot atât de fericit, al numirei d-lui *comandor Gheorghiu,* ca secretar general al noului departament.

După cum s'a spus în numărul trecut, că numele şi activitatea d-lui ing. Caranfil sunt cele mai bune chezăşii, acelaş lucru se poate spune şi în chestiunea acestei noi numiri.

Cunoscător al chestiunilor de aeronautică, — pentrucă a fost unul din aceia care în calitate de director al aviaţiei comerciale, a pus bazele aviaţiei civile —, ca şi al chestiunilor marinăreşti, spirit clar şi larg în concepţie, bun organizator, exemplu de cinste, şi cu încrederea subalternilor a căror dragoste şi-o are asigurată, d-l comandor Gheorghiu este cel mai nimerit instrument ce se putea pune la îndemâna d-lui ministru al Aerului şi Marinei pentruca noul departament, — care comportă acum la început, atâtea şi atâtea chestiuni şi idei —, să înceapă să funcţioneze şi să dea randamentul maxim aşteptat.

Tot în legătură cu acest nou minister, am mai avea de înregistrat hotărârea, ca inspectoratul general al porturilor să depindă pe viitor de direcţia Marinei Comerciale, numirea noului comitet de direcţie al Marinei Comerciale, precum şi hotărârile luate cu privire la bugetul S. M. R.

Acest buget, se ştie, că era aproape în fiecare an deficitar, deficit ce era acoperit de către P. C. A. Pe viitor, aceste deficite va fi acoperit de ministerul de finanţe. Suntem însă mai mult ca siguri, că an de an, aceste deficite vor scădea până la inexistenţă, şi unul din motivele ce ne alimentează credinţa aceasta, este un articol care poartă No. 389 care interzice pe viitor acordarea de gratuitate pentru călătoriile cu S. M. R. Intervenţiile politice prin urmare, pe baza cărora vapoarele S. M. R. transportau aproape numai călători cu gratuităţi şi reduceri de tot felul, se vor isbi atât de litera clară a legei, cât şi de hotărârea ministerului.

Tot în legătură cu personalul, însă acela al vapoarelor, trebue să semnalăm, încă odată mai mult, înţelepciunea şi cumineţenia de care au dat dovadă de curând aceste admirabile elemente cari sunt marinarii noştri. Iată împrejurările cari au dat ocazia să se constate aceasta.

S'a pomenit mereu despre legea Marinei Comerciale, în curs de întocmire. Ca întotdeauna când arbitrariul tronează şi când nemulţumirile sporesc, au fost elemente interesate, cari au căutat să aţâţe pe marinari spre a-şi revendica cât mai multe drepturi, unele justificate, altele nu, în dauna armatorilor.

In aceste împrejurări, a intervenit sindicatul „Marea" a marinarilor civili, cari prin preşedintele său, d-l *M. Condrus,* a lansat un admirabil apel, care formează un contrast isbitor faţă de procedarea anterioară a fostelor conduceri ale acestui sindicat:

„Azi suntem grăbiţi, fără să judecăm că trebue mai înainte de toate să ridicăm prestigiul nostru faţă de patroni noştri, armatorii, fie ei de stat, fie ei particulari.

Când aceştia se vor convinge, că sindicatul sau viitoarea uniune este condusă şi compusă de un corp select marinăresc, cu doctrinele de muncă ce le expunem zilnic în ziarul nostru, ne putem aştepta ca revendicările noastre să fie satisfăcute.

Aşteptăm cu nerăbdare legea, dar v'aţi întrebat oare, că dacă legea ne va da mai multe drepturi decât pot suporta patroni noştri, după dorinţa multora dintre noi, aceştia vor mai putea exista?

Nu, şi atunci, care va fi rezultatul: desfiinţarea lor şi a noastră.

Dacă legea va fi lege şi pentru ei şi dacă şi pe ei, îi va proteja legea, ca şi în alte ţări, ne vor proteja şi ei pe noi, şi armatorii români se vor înmulţi, vor lua locul străinilor, şi tonajul marinăresc va dispare. Deaceia aşteptaţi cu răbdare şi încredere, grupaţi-vă împrejurul nostru....".

Ce admirabile sfaturi! Câtă înţelegere şi simţ al realităţilor!

Nu a fost aproape număr în care să nu luăm apărarea marinarilor, în care să nu arătăm cât de nedreptăţiţi sunt şi cât adevăr se găseşte în majoritatea cererilor lor; dar aceasta nu ne-a oprit să avem în vedere şi obiecţiunile armatorilor — particulari sau stat — fără a căror fiinţă — susţinută şi încurajată şi ea — nu pot exista marinarii.

Dacă în trecut, prezenţa d-lui *comandor Păiş,* în comisiunea de redactare a nouei legiuiri era o chezăşie pentru marinari că interesele lor vor fi înţelese, în prezent, această chezăşie trebue să fie mult sporită, pentrucă pe lângă înţelegerea din partea d-lui comandor Păiş, se adaugă şi dorinţa şi spiritul de dreptate ale d-lor ministru şi secretar general ai noului minister al Aerului şi Marinei.

Legea este drept, va mai întârzia puţin, însă va fi desigur o legiuire complectă şi bună, pentrucă va ţine seamă de tendinţele şi scopurile ce au stat la baza creerei noului departament.

Inainte de a trece la evenimentele din Marina Regală, vom mai semnala că tot în acest interval de timp au avut loc şi adunările generale ale Sindicatului *„Marea"* şi a asociaţiei *„Orizontul".*

Cea mai importantă chestiune discutată, a fost aceia înfiinţărei *„Uniunei Marinarilor Comerciali",* a cărei iniţiativă a fost luată de sindicatul *„Marea".*

In ceeace priveşte Marina Regală, avem puţine de spus.

Intervalul de timp rezumat în acest număr, este caracterizată prin începerea unei perioade intense de lucru a arsenalului, pentru a repara şi pune la punct navelor ce vor începe campania în Aprilie 1937.

Mişcările de nave, au fost reduse, echipajele îşi continuă instrucţia perioadei de iarnă iar şcolile sunt în plină activitate. Ca fapte mai deosebite, au fost plecarea la Istambul a distrugătorului Mărăşti, submarinului Delfinul şi navei baze Constanţa, pentru îndocare, şi desfinţarea Inspectoratului General al Marinei, care prin noua organizare nu mai avea nici un rost, fiind înlocuitt cu Comandamentul Marinei

EVENIMENTE EXTERNE.

Evenimente de ordin extern, care să fie şi noi şi în acelaş timp şi de o deosebită importanţă, nu am prea avut de înregistrat în acest interval de timp.

Situaţia din Spania, continuă a ameninţa pacea şi a menţine situaţia încordată în Mediterana.

Aşa cum s'a arătat în numărul trecut şi cum informează toată presa mondială, nave sovietice, încărcate cu material de război, continuă să treacă prin Strâmtori spre Spania.

Şi aceasta fără nici o încercare de camuflare.

Transportul materialului de război spre Spania, a început să devină o afacere bănoasă tocmai prin riscul său, şi deaceia am avut de înregistrat prezenţa din ce în ce mai deasă a pavilionului grec pe lângă cel spaniol guvernamental şi sovietic.

Ciocnirile în plină mare şi în apele teritoriale, dintre navele sovietice şi guvernamentale cu material de război şi forţele navale naţionaliste care încearcă să le viziteze, au fost în acest interval de timp, foarte numeroase. Scufundările unor asemenea transporturi a dus chiar la răspândirea svonului că crucişetoarele sovietice din M. Neagră vor intra în M. Mediterană spre a escorta transporturile de material de război.

In acelaş timp, Malaga şi Barcelona au fost bombardate.

Jocul intereselor străine continuă, întrebuinţând ca instrumente, flotele respective.

Astfel, am înregistrat ocuparea Balearelor de italieni şi a insulelor Canare de către germani. In acest timp, italienii au luat hotărârea

FARA O NOUA NAVA ŞCOALA „MIRCEA" PREGATIREA MARINARILOR NOŞTRI E PRIMEJDUITA

DAŢI PENTRU MIRCEA

fortificării insulei Pantellaria, iar germanii se infiltrează în Marocul Spaniol.

Aceste prezenţe, îngrijorează Franţa, sperie Anglia, pentrucă Gibraltarul, e ameninţat să devină un fel de poartă engleză, dar care se deschide cu alte chei decât cele engleze.

De aci, forfoteala atâtor nave de război, engleze, franceze, italiene şi germane în Mediterana Occidentală, care nu a încetat.

Ca curiozitate semnalăm şi calamburul provocat de întâmplare: O escadrilă de nave germane făcând vizită, bine înţeles forţată — într'un port francez, şi încă port de război. Este vorba de escadrila de torpiloare germane (Wolf, Tiger, Iltis, Jaquar) care în urma avariei lui Wolf, a trebuit să intre la Brest pentru reparaţie şi aprovizionare. După cum se vede, întâmplarea aranjează uneori frumos lucrurile.

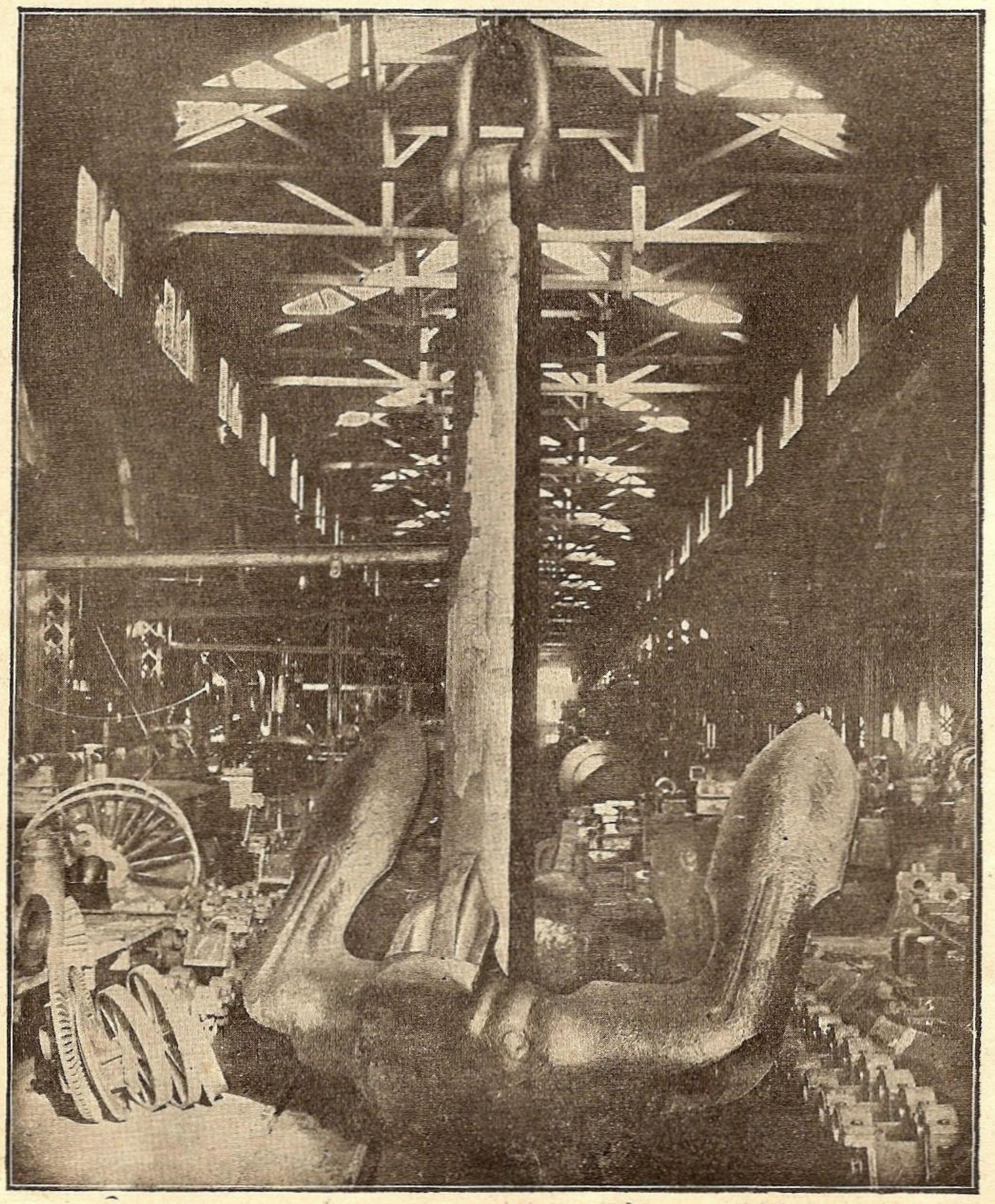
In legătură cu încordarea anglo-italiană în Mediterană, mai avem de semnalat şi svonul ce a circulat pe la finele lui Noembrie, despre tratativele unui acord naval anglo-italian care ar tinde să stabilească forţele din Mediterana şi bazele navale, ale ambelor puteri.

Tot despre un asemenea acord, însă între Anglia şi Turcia, s'a svonit pe la începutul lui Decembrie.

In legătură cu denunţarea de către Germania, a clauzelor fluviale al tratatului dela Versailles, pe care o înregistrasem în numărul trecut, semnalăm că Anglia, Franţa, Cehoslovacia, au protestat la Berlin contra acestei denunţări. Dar... aceste state au rămas cu protestarea iar Germania cu denunţarea.

Odată făcută denunţarea, Germania nu a mai luat parte la şedinţele Comisiunei Internaţionale a Dunărei care s'au deschis la 4 Dec. la Viena, astfel că discuţiunile au avut loc fără delegaţii ei.

MIRTH



REŞIŢA

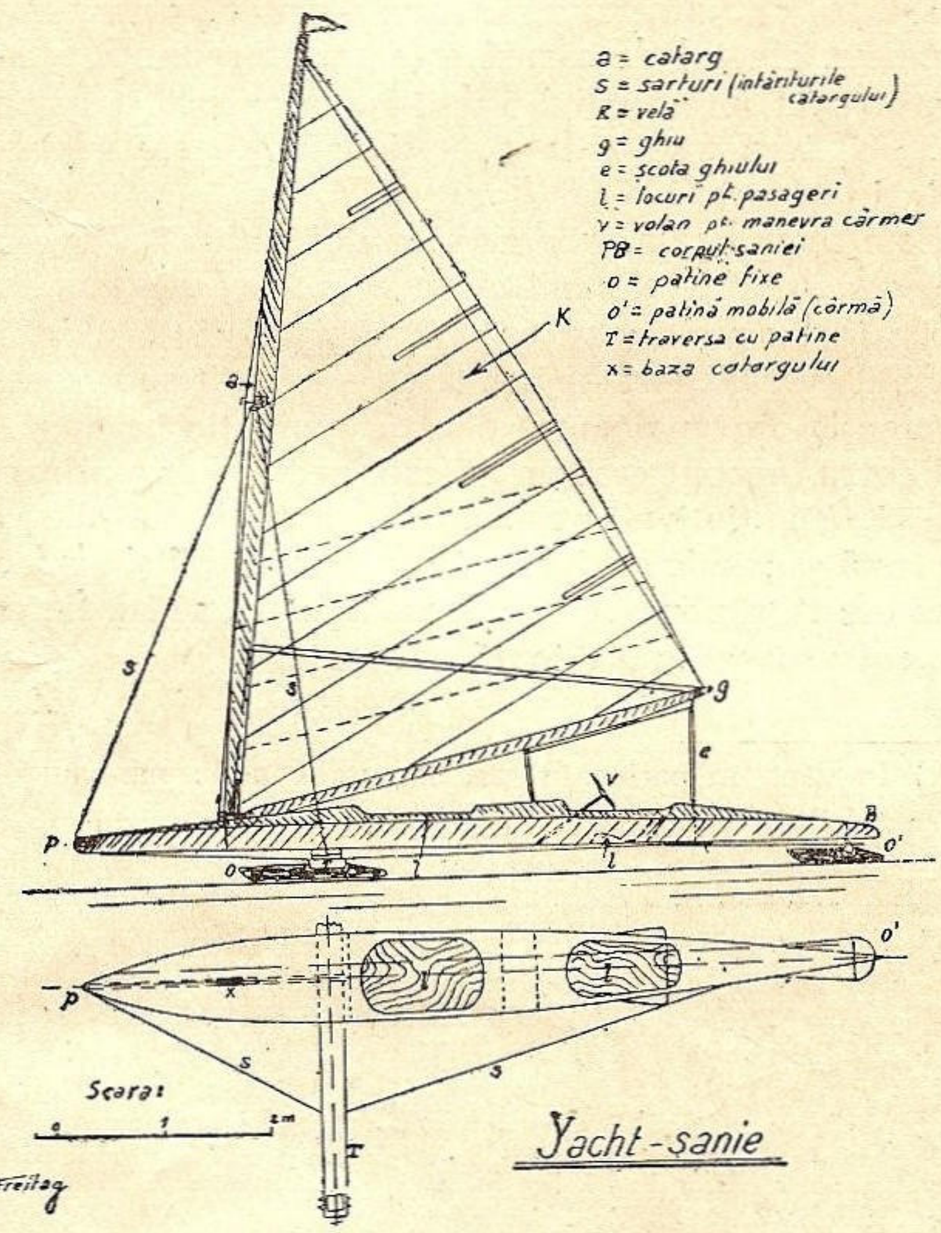
MATERIALE
PIESE
şi
PĂRŢI
pentru
CONSTRUCŢII
NAVALE

YACHTING PE USCAT ŞI PE GHIAŢĂ

Când apa lacurilor înghiaţă nemai permiţând să fie brăzdată de opera vie [1]) a diferitelor bărci cu pânze, mintea omenească veşnic în căutarea de soluţii a rezolvat şi această problemă. In acele împrejurări, cine vrea să folosească vela şi vântul, o poate face schimbând ambarcaţiunea cu o trăsurică sau cu o sanie, la care principala diferenţă de celelalte semene, este că în loc de cai, au vântul înhămat la velele lor.

La noi în România, navigaţia cu pânze ataşate la sanie este foarte rară. Nu avem informaţii decât dela Limanul Nistrului, unde iarna pe ghiaţă sboară (cu vânt bun) sănii de acestea cu viteze destul de apreciabile cari întrec cu mult vitezele yachturilor de sport pe apă.

In altă ţări cari au lacuri mari şi multe, îngheţuri sau



zăpezi bune pentru acest lucru, navigaţia cu vele pe ghiaţă este foarte răspândită. De altfel cine a citit interesantul roman a lui Jules Verne, „Ocolul pământului în 80 zile" a aflat că încă pe vremea scriitorului, în Statele Unite, când trenurile înzăpezite nu puteau continua drumul, călătorii puteau parcurge drumuri lungi cu viteze mari la bordul unei sănii cu vele.

In Suedia, Finlanda, Germania, Canada, Statele Unite şi probabil Rusia, nu numai că se practică acest mijloc de locomoţie în timpul iernei, dar au loc chiar regate [2])

O vizită cu sanie=yacht

între amatorii concurenţi cari se constituesc în cluburi ca şi un Yacht-club obişnuit. La aceste regate, viteza jucând un rol primordial, e foarte natural că pentru a realiza o viteză cât mai mare, tipurile acestor sănii cu vele, au evoluat şi evoluează mereu. In prezent cele mai rapide sănii de sport au o velatură asemănătoare yachturilor de sport pe apă.

Leagănul Yachtingului pe ghiaţă este fluviul Hudson (Statele Unite) unde dela 1861 fiinţează o asociaţie „Poughkeepsie Club" care e organizată ca un adevărat yacht-club. In actele acestui club se găseşte notat că o sanie care avea velatură de sloop [3]) a realizat în baia Hudson 120 km/oră. Caracteristicile acelei sănii erau: 20 m. între capătul ghiului [4]) şi vârful bompresului, între patine 8 m., iar suprafaţa velică era de 120 m².

In mod obişnuit un yacht-sanie are un schelet în formă de cruce în care partea cea mai lungă este corpul propriu zis, care la un capăt are o patină mobilă servind drept cârmă, iar partea cea mai scurtă este o traversă pe care se sprijină fix corpul principal; această traversă are la capete câte o patină. In corpul principal se află bine înţepenit catargul pe care se va înălţa vela sau velele; la rândul lui catargul este bine fixat cu sarturi [5]) de capetele traversei cu patine, adică e bine ţinut lateral şi înapoi pentru a rezista vântului (catargul nu e aşezat pe aceiaşi linie cu traversa, ci puţin mai spre prova saniei, tocmai pentru a putea a avea întărire înspre pupa).

Cele mai multe yachturi-sanie sunt înzestrate numai cu

---

1) Opera vie este partea corpului navei care stă în apă, iar opera moartă este partea corpului navei care se află deasupra apei.

2) Regatele sunt întreceri, concursuri de bărci.

3) Sloop-ul este un tip de navă.

4) Ghiu este prăjina pe care se prinde vela la bază.

5) Sartul este o întăritură de sârmă a catargului.

câte-o velă asemănătoare celor dela cuttere [6]) totuși se poate utiliza și flocul și alte vele suplimentare ; aceasta depinde numai de tipul velaturei care corespunde conform calculului, cu tipul de sanie la care va fi arborată [7]).

In schiță dăm planul unui yacht-sanie de 15 m² velatură, pentru 2—3 persoane.

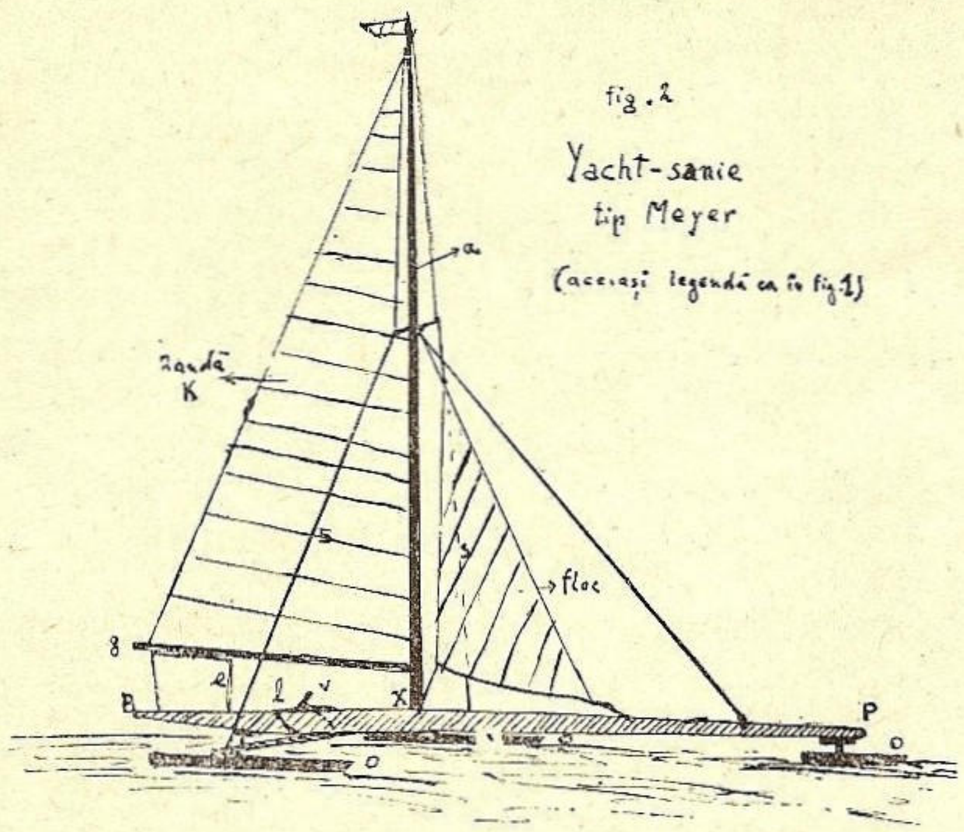


fig. 2

Manevra velelor și evoluțiile se execută ca și în navigația pe apă, deasemeni și drumul se face tot în volte [8]) cu singura deosebire că deriva este puțin mai mică decât pe apă și se poate merge cu vânt foarte strâns [9]) dacă au patine speciale.

In legătură cu drumul este cazul să menționăm că unii amatori adaptează diferite patine pentru diferitele condiții în cari vor aluneca ; astfel folosesc patine în care au încastrată o șină de fer având o secțiune cu un unghiu de tăere de 90° pentru ghiață mai moale ; cu 65° pentru ghiață mai tare, iar pentru ghiață acoperită cu zăpadă, secțiunea are forma unui T care având o înălțime de 15 cm. pătrunde prin zăpadă până la ghiață.

Cele mai obișnuite sănii cu vele erau de tipul arătat în figura 1, adică, locurile echipierilor erau fixate în corpul dela întretăerea acestuia cu traversa cu patină, spre pupa, unde corpul se spriiinea de patina-cârmă (care putea fi manevrată cu un volan ca cel de automobil prin transmisii de sârmă) iar catargul se afla fixat în corp dela întretăerea traversei, spre prova.

De curând un american Meyer, a adus o inovație care înlătură câteva inconveniente. Cu tipul obișnuit de sanie, pe vânt prea puternic sania riscă să fie răsturnată la volte, căci în mod obișnuit se întâmplă ca echipierii să se găsească în situația de a aluneca doar pe cârmă și pe patina de sub vânt [10]). Pentru acest motiv, destul de principal, tipul de sanie a lui Meyer expus în figura 2 se prezintă opus de 180° tipului obișnuit. Prova vechiului tip a devenit pupa, iar pupa a devenit prova, adică sania merge cu patina-cârmă înainte, iar locurile echipierilor sunt chiar pe întretăerea cu traversa, puțin înaintea și puțin în urma acestei întretăeri ; catargul ca de obicei va fi fixat spre prova. In felul acesta greutatea echipierilor va apăsa direct pe patine și va împiedica și mai mult ca vântul să le poată ridica, iar prin faptul că patina-cârmă e la prova, efectul de cârmă este mai pronunțat pentrucă vântul prin intermediul velei, împinge prova saniei în jos. După cum se vede și în figură, această sanie are o velă tip Marconi și un floc.

Este timpul ca să vedem și la noi pe amatorii de yachting construindu-și sănii cu vele cu care să brăzdeze lacurile în lung și în lat ca vântul și cu ajutorul vântului. In felul acesta, participând la un adevărat sport de iarnă, își mențin antrenamentul pentru navigația pe apă.

Pentru început credem că este necesar ca yacht clubburile să ia inițiativa construirei unei sănii cu vele cât de modestă și este imposibil ca în fața realității și a spectacolului oferit în plin sbor de această sanie, să nu fie cucerită pentru acest sport toată asistența.

Z. N.

---

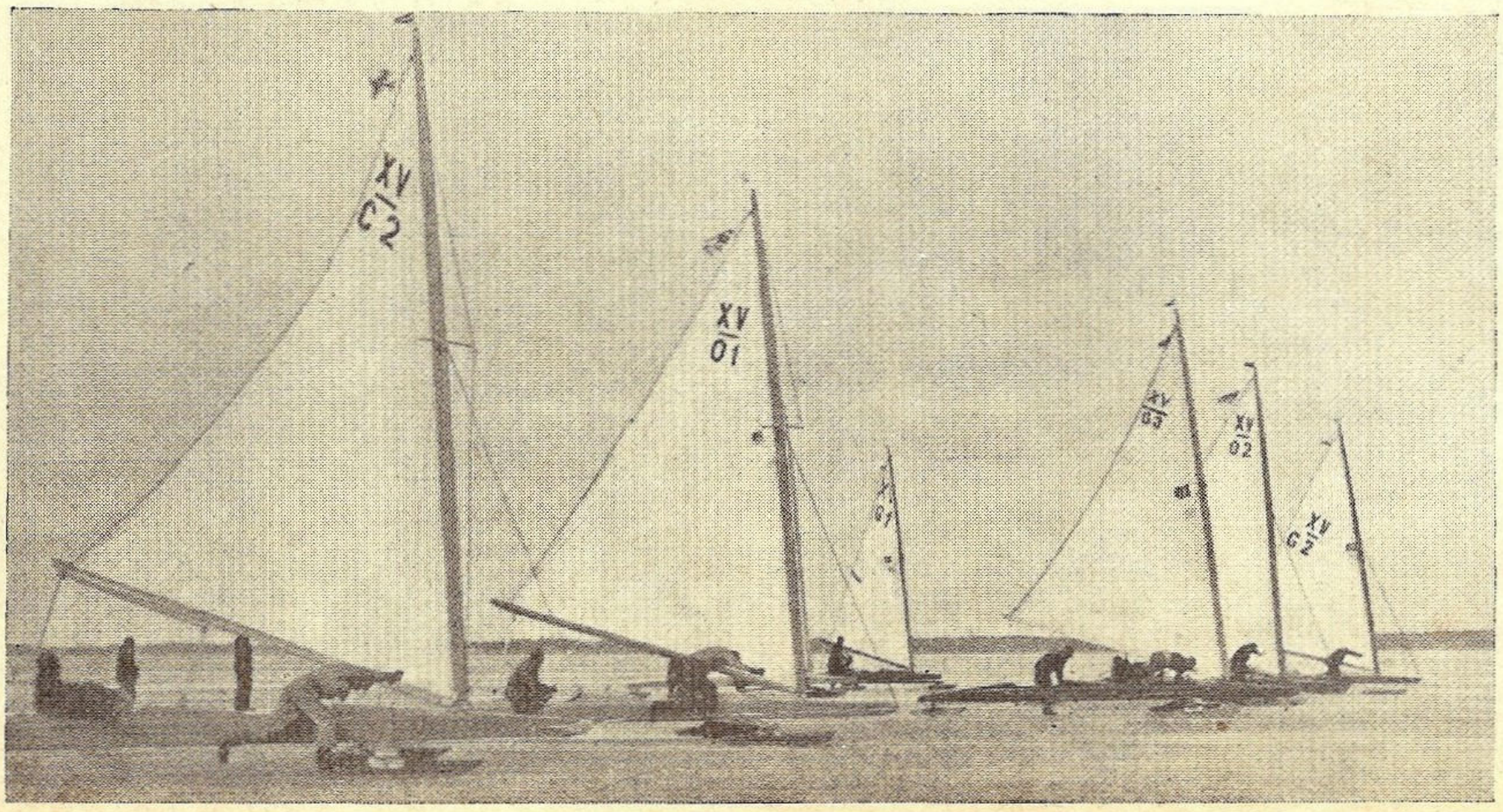
[6]) Cutter-ul, numire engleză a yachturilor de sport.

[7]) A arbora, a întinde, a ridica vela sau pavilioane la o navă.

[8]) Navigație în volte, în zig-zag pt. a putea merge contra vântului.

[9]) Vânt strâns, unghiul de incidență al direcției vântului față de planul longitudinal al navei, e foarte mic (sub 20°).

[10]) In vânt, în partea în care lovește vântul ; sub vânt, partea opusă celei „în vânt".



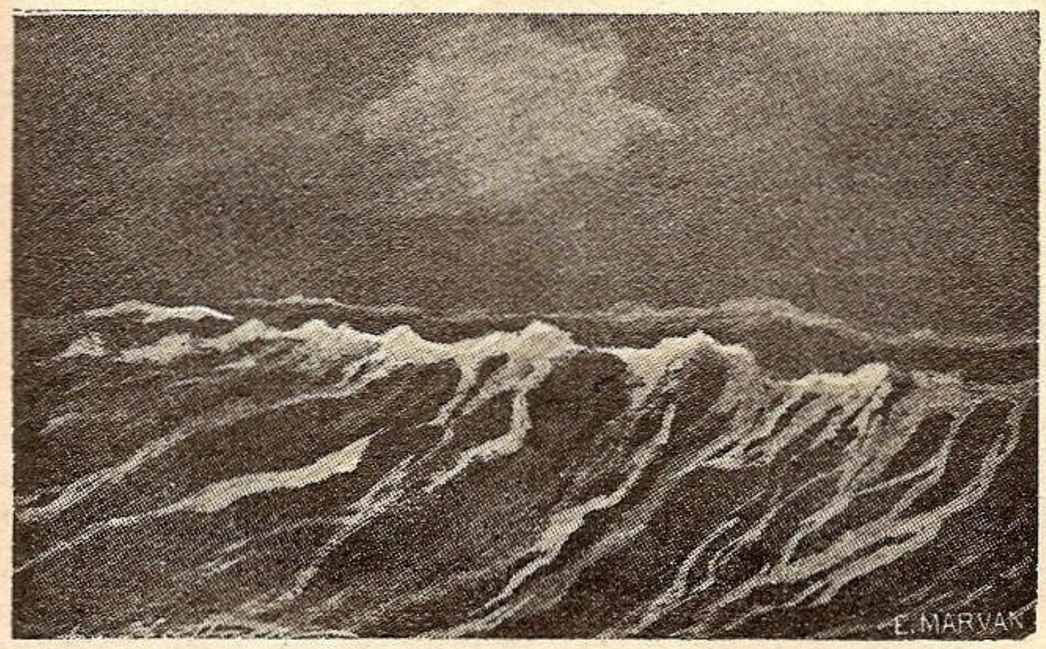
Regate cu sănii cu pânze în Germania

MAREA NOASTRA

De veacuri ea geme sub greaua-i povară
Și 'n clocot de moarte isbește,
Când vânturi haine de Nord îi lovește,
Obrazu'i cu sufluri de fiară.

Și 'n spazmul durerii ea 'nghite epave
Și mușcă din maluri stâncoase,
Infruntă cicloane și bate 'n chiurase,
Catarge frângând și etrave.

Târziu obosită din apriga 'i luptă
Adoarme 'ntr'un dulce susur,
Și mii de luceferi din fond de azur
Coboară pe unda'i tăcută.



Pe urmă adorm și luceferi și stele
In cântec de leagăn tot pâlcuri
Și 'ncet se tot duc și se perd spre adâncuri
Cei aștri cu luciuri de perle.

Când zorile scaldă 'n lumin'argintie
Și marea și bolta 'nstelată,
Din funduri abrupte Neptun se deșteaptă
Și tulbură zarea pustie.

Trezită din somnu'i sub raze de soare
Zâmbește ca și altă dată.
Ori plânge. C'așa-i Marea noastră, ciudată.
Când calmă, când fierbe 'n vâltoare.

I. MÂNDRU
Divizia de Dunăre, Galați

Dați obolul pentru

Nava Școală Mircea

LUI EMINESCU

Stai drept și nemișcat pe locul
Ce-i mărginit de larga mare
Iar apa, când încet, când tare
Neîncetat îți spală soclul.

Ai scos din lira-ți versuri scumpe
Ce au slăvit aceste locuri
Și faruri cu nestinse focuri
Ce inima de dor îți umple.

Tu, marea ai cântat-o des
Cu falnice și mari corăbii
Ce taie luciul parcă's săbii,
Mergând spre un loc neînțeles.
. . . . . .

Căci visul tău, cântat într'una,
A fost să zaci la tărm de mare
Iar ochii tăi, privind spre zare
Să vadă calmul și furtuna.

Azi visul tău s'a împlinit
Căci veșnic tu vei fi aproape
Și lângă tine veșnic bate
Undele mării ce ai iubit.

Decebal Voica
cl. IV-a A L. M. B. Constanța

P E T A L A Z U R I

— Lucrare premiată cu premiul I-u la concursul interşcolar 1936 —

RECOMANDAŢIE

Nu ştiu ce va deveni, la maturitate, elevul de clasa V-a secundară al cărui studiu am avut plăcerea să-l citesc în Iulie 1936.

S'o fi ducând şi el la acele sgomotoase adunări, unde un tineret, — care nu mai seamănă cu cel de altă dată, — se înghesuie şi plăteşte bani grei, ca să aplaude izbirea unei mingi cu capul sau cu piciorul? S'o fi înghesuind şi el, cu strigăte, să vadă cum se proclamă eroii naţionali, — şi uneori chiar continentali şi mondiali, — din două făpturi cu chipuri de brută, cari-şi sfarmă fălcile cu pumnii, în uralele a zeci de mii de tineri cari nu mai ştiu ce este nobila îndeletnicire a citirii şi a gândirii?

Totul mă face să mă 'ndoiesc că el ar putea fi vreodată văzut acolo, unde eu însumi de altfel nu m'am dus niciodată, deşi exista tineret şi pe vremea mea.

Match-uri, muşchi, pumni, spete late şi căderi pe brânci, — în căutarea unei biete mingi făcute de sigur din piele de măgar, — plus pumni, daţi cu o eleganţă de hamal; acesta este în marea sa majoritate, tineretul anului 1936 în România.

Şi, mai e un tin ret, care, — cronicile judiciare ale ziarelor stau tristă mărturie, — se constituie în bande organizate, săvârşind rafin te şi îndrăzneţe furturi, cu sau fără efracţie şi uneori cu revolverul în buzunar, făcând o serioasă concurenţă pensionarilor puşcăriilor.

Alături de aceste două categorii de tineri, — cari constituiesc o ofensă adusă idealismului şi generozităţii vârstei pe care o au, — se găsesc uneori, mângâietoare excepţii, cari constituiesc un fel de reabilitare...

E mişcator de frumos !

Nu ştiu ce va ajunge, la maturitate, elevul de cl. V-a secundară Armin Geller, dar în numele generaţiei mele îi strâng mâna, felicitându-l: Văd, în el, dovada că dacă nu se arată acum un tineret care să-şi merite locul în viaţă, el există totuşi, modest, negălăgios şi valoros, aşteptându-şi rândul spre a se pune în evidenţă.

Il felicit, cu convingerea că nu greşesc: Ziua bună se cunoaşte de dimineaţă, şi fiecare bărbat este numai ce a fost în anii copilăriei.

MIHAIL NEGRU

I.

Anglia este prin definiţie o ţară maritimă.

Din timpuri depărtate locuitorul insular s'a avântat pe necunoscutul apelor; fie mânat de instinct, fie de dorinţa de cunoaştere, el a fost acelaş neînfricat, atât pe trunchiul scobit din epoca îndepărtată, cât şi pe vasul de fier modern.

Spiritul practic şi imperialismul înăscut al poporului englez, au dus la această fantastică desvoltare: dela piratul care se ţinea în apropierea coastelor, la temerarul navigator pe nemărginite câmpuri de ape, populate de atunci ca şi acum de fecunda imaginaţie omenească cu tot felul de vietăţi fantasmagorice şi până la armatorul şi marinarul contemporan, stăpâni indiscutabili şi siguri de ei ai tuturor drumurilor maritime.

De aceea artele şi mai cu seamă literatura, au înfăţişat sub toate aspectele năzuinţele acestui neam de corăbieri.

Literatura engleză nu este deajuns cunoscută în România, nepotrivindu-se cu caracterul nostru latin.

Linia caracteristică a spiritului englez e sobrietatea şi individualismul. Aceasta se datoreşte aşezării geografice nordice, tipului tenace teuton şi mai ales specificului marinăresc. Exuberanţa noastră latină nu se poate adapta cu uşurinţă acestui fel de a fi. Totuşi, în timpul din urmă, literatura engleză a început să-şi brăzdeze o cale printre tineretul român, îndeosebi scrierile geografice şi explorările aventuroase.

Ar trebui ca acest fel de lucrări să fie mai mult răspândite în rândurile tinerilor şi marinarilor noştri, până vom reuşi să ne îmbogăţim literatura marinărească autohtonă. Prin acestea se completează cultura marinarului, dându-i, cu ajutorul unui mijloc plăcut, toate îndrumările pentru cunoaşterea şi înţelegerea ţărilor, popoarelor, pe care le întâlneşte în drumurile sale; iar tinerii asimilează cu mai multă plăcere noţiunile necesare, predate până acum în mod artificial, adică numai didactic. In acest chip, ei vor începe tot odată să afle şi să aprecieze frumuseţile atât de variate ale naturii de pretutindeni.

Nu trebue să ne închipuim că literatura engleză se reduce numai la scrieri de felul celor amintite mai sus.

Ea cuprinde opere sociologice şi dramatice de o nedesminţită valoare şi cultivă toate genurile literare cu rezultate foarte lăudabile. *Dar în scrierile geografice şi descrierile de aventuri literele englezeşti au atins superlativul.*

Arta este copierea şi interpretarea naturii, a mediului ambiant. Ce alt gen literar se putea desvolta mai cu folos într'o ţară de marinari? *)

Literele englezeşti s'au desvoltat pe umerii laţi ai neînfricatului marinar, care de pe puntea corăbiei sale domneşte peste toate mările şi oceanele.

Patriotismul şi vitejia marinarului englez au salvat adesea Puterea Insulară, iar imperialismul britanic şi-a găsit cea mai puternică expresie în corăbier, răspânditorul până în cele mai depărtate colţuri ale lumii a faimei şi puterei pavilionului britanic.

Ca urmare firească, scriitorul are, în faptele rătăcitorului pe nesfârşitele întinderi de ape, un material bogat şi mai ales variat, de puternică factură epică, adesea chiar lirică. O mare parte din literatura engleză e formată din opere analitice a tuturor feţelor prismei sufletului marinarului.

Unul din exponenţii moderni al acestui cult al apei şi al corăbierului a fost *Rudyard Kipling.*

Bogata şi multilaterala sa operă a însemnat un punct culminant în desvoltarea spiritului britanic. El,

---

*) Spre uşurinţă, considerăm ca făcând parte din literatura marinărească toate scrierile, din toate genurile literare, care se ocupă cu analizarea şi înţelegerea vieţii şi sufletului corăbierului.

„Marinarii fără teamă“ la lucru. Desen de d-ra Lerescu Getta (premiul II)

fiul funcţionarului din Indii, a simţit şi a înţeles mai mult ca oricare altul caracterele marinarului, fiind el însuşi născut într'o provincie, care se datoreşte în cea mai mare măsură imperialismului, şi mai ales curajului dispreţuitor de moarte al corăbierului insular.

Una din cărţile sale în care a căutat să privească în intimitatea personalităţii corăbierului, a fost: *„Marinarii fără teamă“*. Această lucrare scrisă în plină maturitate a talentului său, pune într'o lumină nouă deosebitele-i posibilităţi.

„Marinarii fără teamă“ e o carte simplă la prima citire; dar la o privire mai atentă denotă un adânc substrat psihologic.

Avem norocul să putem citi într'o limpede şi curgătoare limbă românească o transpunere a acestei lucrări, datorită D-lui *Victor Ion Popa*. Domnia-Sa n'a uitat scopul acestei cărţi, atât de bine lămurit în *„Spovedania Traducătorului“*, de a răspândi interesul pentru zări mai albastre în toate straturile sociale.

Citind această traducere poţi căpăta cu uşurinţă un minim de cunoştinţe marinăreşti. La aceasta ajută mult că la finele cărţii se află explicarea tuturor cuvintelor marinăreşti şi pescăreşti întrebuinţate. După lectura ei încep să ţi se lămurească înţelesul multor vorbe pe cari poate le-ai auzit vreodată, dar a căror înţeles era totdeauna o enigmă.

Acum: sus ancora! şi să pornim pe cărările de ape nesfârşite ale cărţii lui Rudyard Kipling.

Pânzele în vânt, flăcăi!

II.

„Marinarii fără teamă“ e o lucrare închinată corăbierului. Subiectul de o simplitate uimitoare, pune într'o perspectivă deosebit de favorabilă întreaga gamă a multiplelor mijloace ale autorului.

In linii generale:

Un fiu de milionar, rău crescut îndeobşte, cade peste bordul unui vapor în mijlocul unei flote de pescari adunate pe Bancul Mare.

Unul din pescari, care se afla în apropiere, îl scapă dela înnec. Deacum încolo începe o viaţă nouă pentru tânărul nostru erou.

Din copilul răsfăţat el devine prin muncă şi prin viaţa în aerul curat al mării, un tânăr, care ştie ce vrea. Iar când reintră în vechiul mediu, nu se mai lasă influenţat de el, ci aduce în viaţa comercială a tatălui său, aportul energiei şi încrederii sale tinereşti, sporite de experienţa pe care i-a dat-o contactul cu realităţile vieţii.

Psihologia acestei cărţi constă în dovedirea maleabilităţii sufletului omenesc, prin exemplificarea afirmaţiei:

> *caracterul omului nu depinde numai de el însuşi, ci şi de mediul ambiant, tiparul în care i se modelează formele.*

Această afirmaţiune este adevărată chiar pentru un om matur; dar cu cât trebue să se exercite cu mai mare amploare această influenţă asupra sufletului unui copil, care e un om în devenire.

Dându-ne seama de importanţa mediului în desvoltarea individului şi pentru înţelegerea eroului lui Kipling, ne întrebăm cu drept cuvânt:

Ce s'a petrecut cu tânărul nostru erou şi ce schimbări de mediu a suferit, şi mai cu seamă cum a reacţionat moralul său?

Spre o mai bună lămurire a acestor chestiuni, să urmărim cu atenţie desfăşurarea acţiunii.

Dela început ne aflăm în salonul unui transatlantic în drum spre Europa. Ca deobicei, o societate cosmopolită discută, căutând să-şi omoare timpul. Dar acum discuţia e mai aprinsă decât de obicei. Cine poate fi subiectul? Numai Harvey Cheyne, băiatul, care a uimit Lumea Nouă cu obrăznicia lui. Fiecare din cei prezenţi îşi dă părerea.

Fiind de naţionalităţi diferite, ei nu mai sunt pentru noi tipi individualizaţi, ci întrucâtva reprezentanţii rasei lor, a colectivităţii căreia aparţin. Personalitatea lor proprie dispare, caracterele lor se subordonează concepţiei autorului asupra neamurilor respective.

Să vedem acum ce spune fiecare.

Neamţul, aspru, propune un şreang pentru copii rău crescuţi. El, fiind obişnuit cu rigida ordine teutonică, nu poate pricepe această purtare.

Dar un american milos şi mai înţelegător nu-l găseşte vinovat pe copil, ci pe părinţii lui, cari n'au ştiut să-i dea educaţia necesară. Filadelfianul merge mai departe, recunoscând că are multe părţi bune nepuse până acum în evidenţă.

Fără să-l fi văzut, ne putem totuşi da seama de eroul cărţii, numai în urma discuţiei. E un mare merit a lui Kipling să ne sugereze într'un mod atât de meşteşugit caracterul şi mediul de viaţă a lui Harvey-uşuratecul.

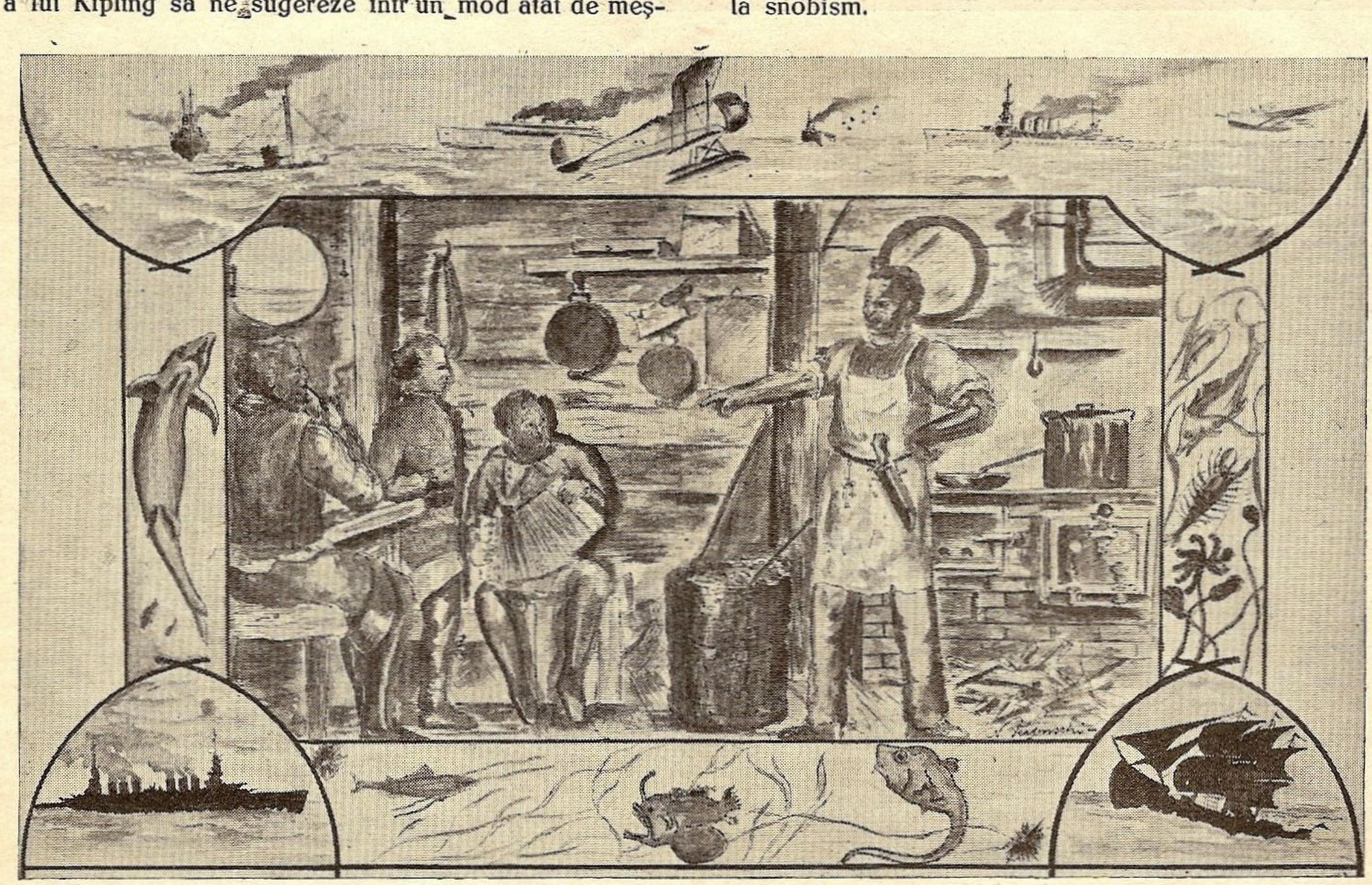
Dar discuţia această interesantă e întreruptă de apariţia eroului, care nu desminte întru nimic părerile exprimate. Ba mai mult, părţile sale rele sunt şi mai mult reliefate. E înfăţişat ca un tânăr vicios, cu faţa galbenă, fumător pentru a-şi da o aparenţă bărbăească, cu sentimentul milei dispărut din concepţiile sale... Necunoaşterea lumii decât sub lumina dominatorului şi a banului l-a dus până la răutate, chiar până la cinism. Pentru el viaţa omenească e fără valoare; i-ar face chiar plăcere privelişteа scufundării unei corăbii. El vădeşte prin aceasta un egoism, care uimeşte la un copil; e un Nerone în concepţii. Văzând aceasta îţi pui întrebarea: ce influenţe a suferit sufletul acestui copil pentru a ajunge într'o asemenea stare? Deosebim două feluri de cauze, cari au intervenit: acţiunea mediului şi reacţiunea sufletului său nevinovat de copil.

Mediul în care trăia e bine caracterizat de Filadelfian:

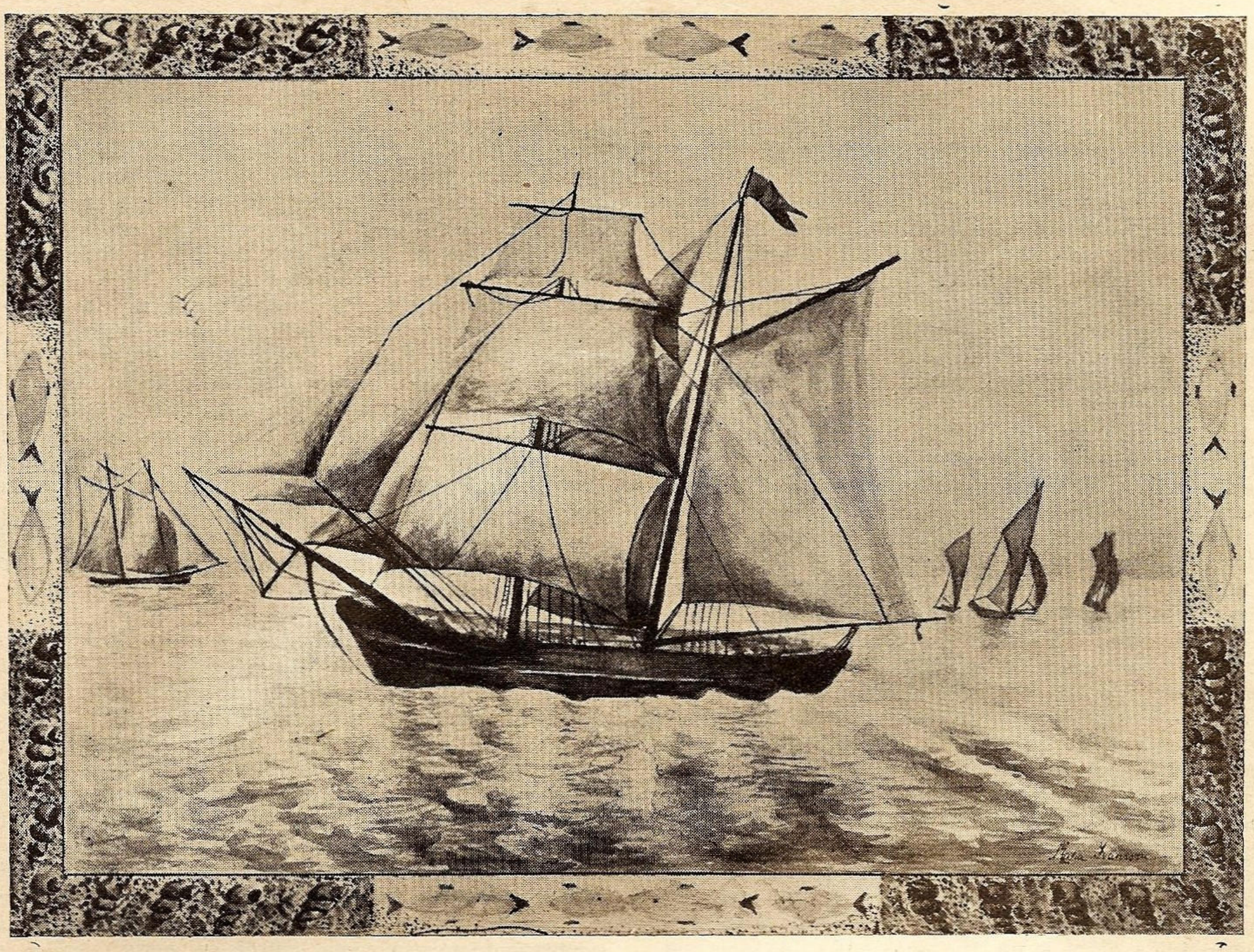
— „Cică i se urăşte în Apus şi mama îşi plimbă băiatul şi nervii bolnavi, doar-doar o găsi ceva s'o scoată din tânjeala asta"...

— „Bătrânul întoarce banii cu lopata şi de bună seamă nu vrea să aibă bătae de cap"...

Aceasta este mediul familial. Tatăl nu se interesează de el, iar mama bolnavă de nervi îl poartă de colo până colo, îndeplinindu-i toate poftele. *O desinteresare totală pentru educaţia lui sufletească.* Fiind lăsat liber, s'a desvoltat, — ca mulţi copii de felul lui, — imitând pe oamenii mai în vârstă, cieace l-a dus până la snobism.



O scenă din „Marinarii fără teamă" datorită d-lui N. Verjinski (premiul I)



Corabia „Hop şi noi", desemn de d-ra Ivănescu Maria (Premiul III)

Infăţişându-ne pe Harvey înainte de ajungerea pe vasul de pescari, autorul cărţii face tot odată o aspră critică educaţiei şi oamenilor din Lumea Nouă. El, englezul, nu putea suferi pe americani, concurenţii permanenţi ai Marei Britanii întru stăpânirea mărilor. Este o fină ironie, care cuprinde şi un mare adevăr.

Trebuia însă să reacţioneze şi sufletul de copil. Şi această reacţiune firească n'a rămas fără urmări. Ea a păstrat neştirbit acel sâmbure bun, — amintit de Filadelfian, — făcând ca atunci când mediul s'a schimbat, eroul găsindu-se într'unul prielnic unei desvoltări armonice ale trupului şi sufletului, să se producă acea schimbare, care ne uimeşte prin rezultatele ei.

In timpul acesta însă discuţia continua în salonul transatlanticului. Din vorbă în vorbă neamţul îi oferi lui Harvey o ţigară tare, care se dă deobicei pentru desbărat de patima fumatului.

Eroul nostru o ia, din snobism, dar iese numaidecât pe punte. Ţigara îl ameţeşte; mai fiind şi puţină hulă, un val îl măturâ depe bord pe zvăpăiatul şi înfumuratul tânăr.

III.

In apropiere de locul unde căzuse Harvey, pescuia tânărul pescar Manuel de pe goeleta „Hop-şi-noi", care observând nenorocirea, s'a grăbit să-l scape de la înnec.

De acum încolo începe o viaţă nouă, necunoscută pentru tânărul nostru erou.

Această schimbare bruscă de mediu lăsa locul numai la două ipoteze: sau se va adapta nouei situaţiuni, sau va sucomba.

A doua posibilitate părea că se va realiza, cunoscându-se starea lui fizică şi morală anterioară.

Dar spre mirarea noastră, el se încadrează cu multă uşurinţă în noua sa viaţă. Faptul se datoreşte în cea mare măsură acelui sâmbure sănătos, şi ne dăm acuma seamă că a fost nu numai din punct de vedere moral, ci şi fizic. Pojghiţa rea, care părea mult mai adâncă, a fost lepădată cu uşurinţă.

Râvna şi rezistenţa caracteristică oamenilor din Lumea Nouă a ieşit la iveală, schimbând pe Harvey-uşuratecul într'un tânăr activ, armonic desvoltat şi stăpân pe voinţa sa.

Ar fi fost ilogic şi nenatural ca odată cu salvarea lui, să-i fi dispărut toate influenţele nefaste ale mediului anterior. Dar Kipling, ca un dibaciu mânuitor al condeiului şi un subtil psiholog, ne-a înfăţişat exteriorizarea acestora, între întâlnirea dintre Disko Troap şi eroul nostru scos din apă.

Influenţa, amintirea vieţii dinainte sunt concentrate în răspunsul dat la chemarea lui Disko:

— „Dacă tată-tău vrea să-mi spue ceva, n'are de cât să vie încoace".

Tot spiritul său de dominaţie, înfumurarea, pe care o consideră demnitate, sunt cuprinse în aceste cuvinte.

Iar gestul prin care voia să răsplătească prin bani pe cei cari îi salvaseră viaţa, dovedeşte şi concretizează până la extrem influenţa situaţiei anterioare. Trec peste învinuirea lui Troap, considerând-o drept un act reflex, atunci când nu şi-a găsit banii. Iar reacţiunea celui învinuit, era naturală, el neştiindu-se vinovat, considerând onoarea mai presus de toate şi mai cu seamă fiind surprins de suma mare de bani amintită. Lovitura lui Disko Troap a venit în clipa când ciuda tânărului erou ajunse la paroxism. Criza era declarată şi desnodământul ei era aşteptat din clipă în clipă.

Una din cele două posibilităţi mai sus amintite trebuia să se realizeze. Şi după cum am spus, reacţiunea tinereţii sale a fost mai puternică, reuşind să neutralizeze efectele nefaste ale vieţii sale anterioare.

A renunţat pe rând şi destul de greu la ceea ce-i formase înainte a doua natură, adoptând în loc tot ce o minte cumpănită poate concepe drept bun. Te emoţionează foarte mult când îţi dai seama de aceasta.

După trezirea din leşin, el şi-a dat seama de greşeala lui şi a căutat s'o îndrepte. Scena în care îşi cere ertare e de un lirişm înduioşător.

In sufletul său de copil a fost răscolit sâmburele recunoştinţii, după ce judecata i-a arătat că acest înalt sentiment nu poate fi cântărit cu aur.

Deacum înainte el se confundă în totul cu viaţa obişnuită bordului. Numai că se remarcă prin inteligenţa sa, care se desvoltă din ce în ce mai mult în aerul curat al mării şi 'n viaţa sănătoasă şi plină de bravură a marinarului. Sensibilitatea sa deosebită îşi arată urmele la serbarea din Gloucester. Amintirea nenorocirii a cărei jertfă era să cadă, l-a făcut să leşine, dar datorită puternicii sale constituţii a reuşit să învingă repede slăbiciunea sa. Insă urmele trainice ale timpului petrecut pe bordul primitoarei goelete „Hop-şi-noi" şi-au dat roadele aşteptate.

Chiar atunci când putea să revie la leneşa viaţă petrecută înainte, a refuzat, preferând să muncească pe băncile şcolii şi după acea în birourile tatălui său. Dar el n'a devenit un biurocrat, ci şi-a păstrat intacte calităţile câştigate în cele câteva luni petrecute în atmosfera favorabilă a mării. A ales din ramurile activităţii multiple ale tatălui său conducerea corăbiilor, spre a fi în mai strânsă legătură cu viaţa oamenilor cărora le datora refacerea sa morală şi sufletească. Iar recunoştinţa sa n'a precupeţit-o tuturor tovarăşilor săi de bord.

IV.

Cele întâmplate fiului de milionar au fost doar un pretext bine venit pentru Kipling de a ne înfăţişa viaţa simplă şi sănătoasă a marinarului. Toate aspectele, toate momentele sbuciumatei sale vieţi sunt analizate şi descrise în adevăratele lor aspecte. Nici o clipă de puternică tensiune morală şi fizică n'a scăpat neînregistrată de pătrunzătoarea inteligenţă a lui Kipling.

Marinarul e arătat în timpul lucrului său, cât şi în clipele sale de reculegere sau de veselie.

Echipajul goeletei „Hop-şi-noi" nu ne reprezintă indivizi, ci întreaga colectivitate, care trăeşte la bordul unei corăbii legănate pe minunatul albastru marin. Fiecare tip caracterizat în această carte poate fi regăsit cu uşurinţă în lumea corăbierilor.

Incercând să pătrundem caracterele fiecărui personagiu, ne dăm seama că începem să înţelegem pe matelot în genere. Săritor la nevoie, primitor, sociabil prin excelenţă, muncitor, iubitor al adevărului, religios şi totdeauna plin de o veselie sănătoasă, toate acestea formează caracteristicele rătăcitorului pe imensităţile albastre.

Erarhizarea pe bordul unei corăbii depinde numai de priceperea şi pregătirea fiecăruia. Orice om vrednic e primit în lumea marinărească şi poate să-şi câştige locul meritat. Marinarul nu-i exclusivist, ci trăind în mijlocul unei lumi atât de mari şi variate îşi dă seama că-i loc pentru oricine cu tragere de inimă. Sentimentele cele mai frumoase sunt deşteptate la privirea acelei imensităţi în care se oglindeşte necontenit sfârşitul cerului. Sufletul simplu al corăbierului îmbrăţişează cu dragoste tot ce-i frumos şi-i mulţumeşte ochiul şi sufletul obişnuit cu măreţia apelor. *E un artist prin definiţie şi curagios ca puţini alţii, deoarece viaţa lui nu e decât o serie de lupte cu primejdiile şi neprevăzutul.*

V.

După cum am spus, Rudyard Kipling a reuşit să ne dea un exemplu acceptabil pentru ilustrarea maleabilităţii sufletului omenesc şi tot odată să analizeze psihologia marinarului de pretutindeni.

In „Marinarii fără teamă" el nu exagerează, nici nu poetizează viaţa corăbierului, ci privind-o printr'o prismă înţelegătoare, îi redă adevărata-i culoare. Tocmai prin aceasta, el reuşeşte să ne arate adevărata frumuseţe a ei. Iubitor al acelei picături de albastru sănătos, propriu imensităţilor marine, îşi dă seama de necesitatea ei pentru desvoltarea sufletească a unui om.

Această carte nu-ţi face impresia că are de scop propaganda pentru viaţa curată în aerul sănătos al apei; totuşi simţi dragostea autorului pentru ea. Cu toată dorinţa lui de a fi cât mai obiectiv, s'a furişat totuşi acea flacără de lirism, aflată în sufletul ori cărui om, care a văzut vreodată albastru marin, neînfăţişat încă deplin de nici o pană omenească. *Il simţi, dar nu-l poţi exterioriza.*

Marea e o realitate dar şi un mare mister. Ea are o existenţă proprie, necunoscută şi mai ales neînţeleasă nouă, muritorilor. Imensităţile albastre cuprind atâtea taine, pe cari noi, materialişti cum suntem, căutăm să le explicăm. Dar ele nu pot fi explicate, ci numai simţite, sufletul nostru îşi dă seama de existenţa lor şi le caută, dar raţiunea nu le înţelege. Fiecare val, fiecare picătură de apă cuprinde o viaţă personală, a cărei intensitate o poate simţi numai un suflet de poet, şi care este încă unul din semnele măreţiei lui Dumnezeu.

Ochiul nostru în veşnică căutare a frumosului idealizat, îşi dă seama la vederea ei că şi-a ajuns ţinta. El se odihneşte, urmărind necontenita mişcare a valurilor şi schimbul nenumăratelor ei culori.

Observând frumuseţea nedescriptibilă a nesfârşitelor întinderi albastre, ne dăm seama că viaţa n'are numai un scop material, ci tinde chiar prin subconştientul nostru spre ideal, spre Dumnezeu...

ARMIN GELLER

Predeal, 23 Iulie 1936.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Din ţară

Cu ocazia zilei onomastice a A. S. R. Principele Nicolae s'a trimis următoarea telegramă :

A. R. S. PRINCEPELE NICOLAE
Cotroceni

Membrii Ligei Navale prin mine felicită respectuos pe Alteţa Voastră cu prilejul zilei onomastice urându-vă ani mulţi cu sănătate.

Vice Preşedinte al L. N. R.
Amiral COANDA I.

La care A. Sa a răspuns :

D-lui AMIRAL COANDA I.
Bucureşti

Vă mulţumesc Dvs. şi membrilor Ligii pentru urările exprimate.

NICOLAE
Principe al României

După cum am anunţat în numărul trecut, cu Inalta aprobare a M. Sale Regelui, d. Mitiţă Constantinescu, guvernatorul P. N. R. a fost proclamat Vice Preşedinte de onoare pentru merite excepţionale în favoarea Ligii conform art 30 din Statut.

Din partea domniei sale s'a primit următorul răspuns :

Domnule Amiral,

Intorcându-mă din străinătate am găsit adresa Dvs. No. 1384, prin care mă informaţi că Comitetul Central al Ligei Navale Române, mi-a făcut cinstea să mă proclame ca Vice-Preşedinte de onoare al acestei Ligi.

Mulţumindu-vă pentru această deosebită atenţiune, vă rog să credeţi, Domnule Vice Preşedinte, că voi fi foarte fericit să am şi de aci înainte prilejul de a fi util unei opere atât de însemnate pentru ţara noastră, ca aceea desăvârşită de activitatea Ligei Navale Române.

Primiţi, vă rog, Domnule Vice Preşedinte, expresiunea celor mai distinse simţăminte ce vă păstrez.

(ss) *M. Constantinescu*

Domniei-Sale
Domnului Vice Preşedinte al
LIGEI NAVALE ROMÂNE
Loco

Rezultatul concursului interşcolar

La concursul pe anul 1936 s'au primit următoarele lucrări :

LUCRĂRI SCRISE : *Bourceanu M. Vasile,* elev cl. VIII şc. Normală, Bucureşti ; *Carp Mircea,* elev în clasa VI-a la liceul Mircea cel Bătrân din Constanţa ; *Geller Armin,* cl. V liceul arhiepiscopal „Sf. Iosif" Bucureşti ; *Miasnicov Mişu,* Vâlcov ; *Stoianovici D. Ion,* cl. VII-a liceul „Mircea cel Bătrân" din Constanţa ; *Ortanza Teodorescu,* Bucureşti ; *Grigore Vasiliu,* cl. VIII-a A, liceul „G. Şincai" Bucureşti.

DESEMNE : *Gheorghiu Valeria,* cl. III-a liceul Domniţa Ileana, Constanţa ; *Ivănescu Maria,* cl. VII-a, liceul „Domniţa Ileana" din Constanţa care a pus tricolorul nostru la corabia lui Kipling ; *Lerescu Getta,* cl. VIII-a acelaş liceu : *Miasnicov Mihai ; Stoianovici D. Ioan* şi *Verginsky N.*

MINIATURI : *Gheorghiu Oituz,* cl. V liceul profesorilor asociaţi, care pe lângă submarinul dat ca model, a mai construit un altul din lemn cu toate amănuntele din interior ; *Simona Odobescu,* cl. VII liceul Regina Maria, Bucureşti.

Au fost premiaţi :

Premiul I : Geller Armin la lateratură ; Verjinski N. la desen ; Oituz Gheoghiu la miniaturi.

Premiul II : Vasiliu Grigore la literatură ; Lerescu Getta la desen ; Odobescu Simona la miniaturi.

Premiul III : Stoianovici D. Ioan la literatură ; Maria Ivănescu la desen.

Menţiuni : Carp Mircea la literatură ; Stoianovici D. I. la desen.

D. Verjinski e rugat a da adresa.

Dela Ministerul Aerului şi Marinei, noul secretar general

Postul de secretar general al noului minister a fost încredinţat d-lui Comandor *Gheorghiu Alexandru* din Marina Regală. O alegere cu atât mai fericită, cu cât alături de calităţile intelectuale şi morale cunoscute şi apreciate în lumea marinară, noul secretar general e tot atât de bine apreciat şi în cea aviatică, ca fost profesor la şcoala de aviaţie şi director al aviaţiei civile.

□ Prin noua organizare a Ministerului Aerului şi Marinei, au fost numiţi membri în comitetul de direcţie al S. M. R. următorii :

Inginer Inspector General *Vardalla Ioan,* director general al P.C.A.

Contra-amiral *Boerescu Cezar,* fostul director al soc. de navigaţie „România".

Comandor *Koslinski Gheorghe.*

Comandor (rez.) *Sion Alfons,* ultimul fost director al S. M. R.

Ing. Insp. G-ral *Ioan Ghica,* subdirector al S. M. R.

După cum se vede competinţi încercate în rezolvarea problemelor de navigaţie comercială.

□ In ziua de 22 Noembrie, d-l *Niculae Iorga,* a ţinut la Constanţa o conferinţă despre *„Politica Mării Negre"* care a fost ascultată cu mult interes de un numeros public.

D-sa a arătat rolul mare care suntem chemaţi a-l juca în Orient, şi primele contacturi ale noastre cu marea.

După ce a arătat „misiunea nobilă" ce ar putea-o avea *Insula Şerpilor* pentru scăparea ţării de politicianism, d-sa a încheiat : „Steagul să se vadă cât mai des în Marea noastră ; dacă noi am voi ceeace putem, s'ar vedea aceasta. Nu poate fi jertfă prea mare pentru afirmarea noastră temeinică pe întinsul apelor".

☐ In ziua de 7 Dec. la plecarea din Rusciuk, în momentul când se angajă în rondou, pasagerul NFR, care face cursa Rusciuk—Giurgiu a fost abordat de către un remorcher al societăţii ungare M. F. T. R., şi silit să eşueze pe malul bulgăresc. S'a deschis o anchetă de către autorităţile bulgare.

☐ La 23 Noembrie s'a judecat la tribunalul din Constanţa apelul făcut de foştii proprietari ai insulei *Ovidiu* din lacul *Sut-Ghiol* contra primăriei municipiului Constanţa care a expropiat insula pentru desvoltarea staţiunei *Mamaia*. Tribunalul a dat câştig de cauză municipiului care intenţionează a construi în el un hotel.

☐ La 6 Dec. a avut loc la Constanţa adunarea generală a asociaţia maritime *„Orizontul"* şi a Casei de ajutor reciproc *„Sprijinul marinăresc"*.

☐ După crearea Ministerului Aerului şi Marinei, şi uniunea ca titular al acestui departament a d-lui *ing. Caranfil,* d-sa a dat la Bucureşti o masă la care a luat parte comandanţii unităţilor din aeronautică şi marină, care a fost primul contact camaraderesc şi de sărbătorire, dela înfiinţarea departamentului.

☐ In ziua de 22 Nov. 1936, a avut loc adunarea generală a Sindicatului *„Marea"*.

☐ La serbările din ziua de 1 Dec. pentru comemorarea unirei Ardealului, au participat şi o delegaţie de ofiţeri din marina jugoslavă. Ofiţerii acelei delegaţii, sunt acei cari fac un stagiu în marina noastră.

Din străinătate

ANGLIA

☐ Către sfârşitul lunei Octombrie o parte din flota mitropolitană (Home Fleet) împreună cu grupuri de aviaţie maritimă au făcut în partea estică a Mării Mânecii, manevre dela care au fost foarte apreciate învăţămintele.

Problema a fost următoarea: „poate o escadră să treacă prin Pasul Calais cu luminele de drum stinse, pe o vreme cu lună aproape plină, fără a fi descoperită de avioane ?"

Din cele aflate, reese că deşii norii erau destul de joşi şi deci împiedica o bună observare, avioanele au descoperit flota în apropierea punctului Griz-Nez.

☐ Amiralitatea engleză a făcut cunoscut numele următoarele nave prevăzute în programul pe 1936 repartizate, pentru construcţie, la mai multe şantiere.

Chiurasate: *King George V* şi *Prince of Wales.*

Portavioane: *Ilustraticus* şi *Victorious.*

Crucişetoare de 9.000 tone: *Belfast* şi *Edinburgh.*

Crucişetoare de 5.000 tone: *Dido, Eurgalus, Naiad, Phoebe* şi *Sirius.*

Distrugătoare şi conducătoare de flotilă: *Gervis, Jackal, Jagnar, Jamaica, Janus, Javelin, Jersey, Jubilaut, Jupiter, Ashanti, Beduin, Matabele, Punjabi, Sikh, îschimo, Mashorna, Somali* şi *Tortar.*

Submarine: *Seal* puitor de mine; *Undine, Unity* şi *Ursula.*

Vase dragă-mine: *Gossammer, Leda* şi *Seagull.*

Escartoare de convoiuri: *Egret, Heron, Widgeon.*

Nave hidrografe: *Franklin* şi *Jason.*

Canonieră fluvială: *Searpion.*

☐ Cel mai mare submarin englex X-1 de 3.600 tone va fi vândut la fier vechi, deşi intrase în serviciu de abia din 1925. Era înzestrat cu 4 tunuri de 132 mm., 2 mitraliere, 6 tuburi lans-torpile de 533 mm., — lung de 106,70 m şi lat de 9,10 m. Viteza 8 noduri în imersiune şi 19,5 la suprafaţă. A costat un milion lire.

Deşi oficialitatea nu dă explicaţiuni, e foarte probabil că fiind supus la diferite încercări s'a dovedit că nu are calităţile scontate.

☐ Din cauza furtunii care a bântuit în Atlantic, până şi *Quen Mary* — nava gigantă engleză — a întârziat cu 24 ore sosirea la New-York.

☐ Proectul de întregire al flotei cu nave auxiliare prevede un număr de 54 nave, totalizând 221.000 tone.

Vor fi construite: 6 canoniere, 15 dragoare de mine, 4 nave bază de avioane, 7 nave auxiliare pentru avioane ecleraj îndepărtat, 3 nave bază de torpiloare, 1 navă bază de submarine, 1 vas spital, 2 nave atelier, 1 navă hidrografică, 10 remorchere puternice de mare şi alte nave auxiliare de transport.

După cum se vede Anglia şi-a dat seama că rămăsese în urmă cu construcţiile navale şi caută să recupereze timpul şi prestigiul pierdut în ultimile incidente din Mediterana în legătură cu conflictul italo-abisinian. L. Y.

IRLANDA

☐ Micul port de pescari Foyves dela gura râului Sannon a fost ales punct terminus european al marei linii aeriene transatlantice care va fi inaugurată anul viitor. Amenajările, ce vor trebui făcute pentru acest scop, vor costa 1 milion lire sterline.

FRANŢA

„Meritul Maritim" francez.

In legătură cu crearea Medaliei Maritime, redăm modelul *„Meritului Maritim"* înfiinţat în Franţa încă din 1930, destinat a răsplăti „valoarea profesională a marinarilor şi meritul cetăţenilor cari

s'au distins pentru desvoltarea marinei comerciale, a porturilor, a pescăriei şi a sporturilor nautice".

In primul an s'au conferit 20 cruci de comandor, 200 de ofiţer şi 500 de cavaleri. In anii următori pe jumătate. Principiul distribuirei e următorul: personalului navigant din marina comercială 7/10; celor cari s'a distins la desvoltarea marinei comerciale, porturi, sporturi şi pescăriei în proporţia 2/10; personalului marinei de stat 1/10. Propunerile se fac de Ministru Marinei şi acela al Marinei Comerciale.

Decoraţia reprezintă o stea cu 16 ramuri în formă de roză a vânturilor pe care e aplicată o ancoră. Panglica e la culoare albastră ultra marin, mărginită pe lături de două şuviţe verzi despărţite de una albastră.

☐ Contratorpilorul „Volta", de 2.880 tone, a fost lansat în cursul lunei trecute la Nantes. Lung de 135 m., lat de 12,50 m., va avea 8 tunuri de 138 mm., 4 tunuri de 37 mm., 4 mitraliere, 9 tuburi lans-torpile de 550 mm. Se speră că cu cei 90.000 H.P., va bate toate recordurile de viteză realizate în ultimul timp de nave de acelaş tip.

☐ Societatea Centrală pentru salvarea naufragiaţilor a hotărît lansarea unei subscripţii publice pentru construirea unei bărci de salvare cu motor care să poarte numele „Jean Charcot" în amintirea ilustrului explorator-polar pierdut de curând împreună cu vasul său „Pourquoi-Pas ?". L. Y.

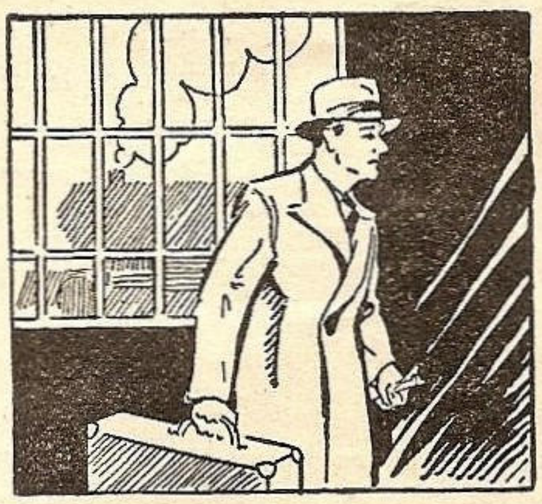
☐ Ziarele au anunţat că în urma furtunei care a bântuit în ultimul timp pe Atlantic, 2 torpiloare germane, *Wolf* şi *Jaguar,* s'au refugiat la adăpost în rada portului francez, Brest.

Torpilorul *Wolf* a suferit şi oarecari avarii cari au silit pe germani să rămână mai multe zile pentru reparaţii.

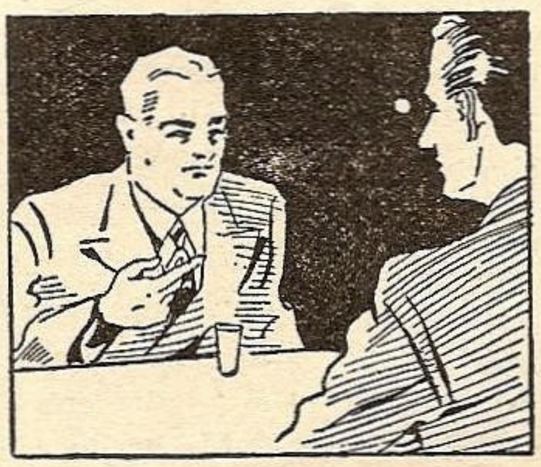
La 30 Noembrie, după ce fusese complect restabilit, şi-a luat locul la ancoră lângă *Jaguar* în rada portului. In acea zi, cele două nave

O mare înlesnire pentru populația Capitalei:

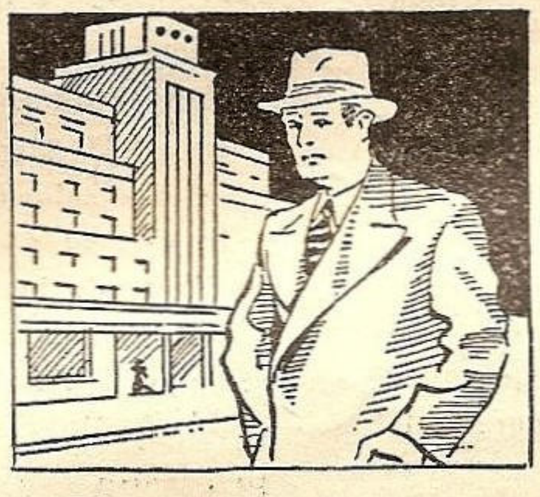
TELEFOANELE PUBLICE AUTOMATE



SUNTEȚI IN DRUM SPRE GARA pentru a pleca cu trenul. Deodată vă aduceți aminte că ați uitat să dați unele dispozițiuni de mare importanță pentru mersul întreprinderei Dv. Nu face nimic, totul se poate aranja fără nici o pierdere de timp, fără nici un incident, căci la gară aveți un telefon public de unde puteți telefona biroului Dv.



STAȚI DE VORBA CU UN PRIETEN la cafenea și aveți nevoie de niște informațiuni urgente. Iată, în imediată apropiere, veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și obține îndată informațiunile pe care le doriți.



AȚI PLECAT DE ACASA cu intențiunea de a face 3 sau 4 vizite și acum nu sunteți sigur că veți găsi prietenii Dv. acasă. La o distanță de câteva sute de metri veți găsi un telefon public de unde puteți telefona și aranja întâlnirea.

SOCIETATEA ANONIMA ROMANA
TELEFON PUBLIC
DE TELEFOANE

PESTE 300 TELEFOANE PUBLICE, instalate în cartierele centrale și în cele mai îndepărtate colțuri ale Capitalei, stau la dispoziția Dvs. Deasemenea, există în Capitală 8 OFICII TELEFONICE, la adresele indicate mai jos, de unde puteți obține îndată o convorbire telefonică cu provincia și străinătatea.

STRADA CAROL 2
CALEA GRIVIȚEI
CALEA VICTORIEI 37
CALEA VICTORIEI 100
BULEVARDUL SCHITU
MĂGUREANU 2
CALEA MOȘILOR 29
STRADA BUZEȘTI 2
GARA DE NORD

INTREBUINȚAȚI
telefonul public

germane, au arborat pavilionul în bernă *) în memoria marinarilor pierduţi în naufragiul submarinului U-18 la 21 Noembrie la Luebeck.

Echipajele germane ale celor 2 torpiloare au rămas profund impresionate de gestul de adâncă fraternitate marinărească, manifestat de toate navele franceze aflate în radă, cari au păstrat şi pavilionul lor în bernă atât cât l'au ţinut şi germanii în memoria celor dispăruţi la datorie în fundul mării.

ITALIA

Anul acesta societatea de navigaţie *Lloyd Triestino* a împlinit 100 ani de existenţă. Fondatorul a fost un veneţian, Cuniali.

Prima cursă a fost inaugurată pe linia Triest-Constantinopol — la 16 Maiu — cu vaporul *Arhiducele Ludovic* care, pe lângă marfă a transportat şi 60 pasageri.

Călătoria a durat 2 săptămâni (astăzi navele companiei fac acelaş parcurs, având şi opriri prin alte porturi, numai în 5 zile).

Acest vapor împreună cu celelalte cari au complectat puţin mai târziu flota societăţii, aveau sbaturi (roţi cu palete). Mai târziu au înaintat cu progresul şi au avut vapoare cu elice, apoi tonajul vapoarelor a fost mărit — dela 300—400 tone al 1.000—1.500 — până astăzi când au şi coloşi de 20.000 tone.

Astăzi, navele societăţii, ating cele mai îndepărtate colţuri ale lumii; cursele regulate pentru America de Sud, Africa de Sud, India, China, Japonia, au făcut ca pavilionul italian să fie cunoscut şi să fie la loc de cinste pe toate mările.

Cu ocazia acestui centenar, societatea a organizat o expoziţie la Triest; se poate vedea acolo în mod plastic desvoltarea societăţii dela început până acum. In afară de diferite descrieri şi broşuri tipărite cu această ocaziune, este interesant de văzut întreaga flotă a societăţii realizate din machete la proporţie redusă, cuprinzând navele sale dela început până acum.

Peste 9 ani şi S. M. R.-eul nostru va împlini o jumătate centenar de existenţă şi poate nu strică să luăm dela Lloyd-Triestino, unele exemple care ar interesa publicul amator.

Efectele războiului italo-abisinian.

☐ Portul Djibuti de pe coastele Somaliei franceze ea este ameninţat să piară căci via sa activitate era datorită tranzitului de mărfuri către şi dinspre Abisinia de care e legat cu singura linie ferată existentă în acea regiune.

Italienii proectează să facă o nouă linie ferată care să lege Addis-Abeba de Assab, un port mic în Eritrea, scăpând în modul acesta de obligaţia de a folosi un port străin şi de toate desavantajele respective.

Pentru a para această lovitură de moarte pentru Djibuti care trăeşte mai mult din acest tranzit, Camera de Comerţ din acel port a cerut guvernului francez să atragă interesele Italiei făcând la Djibuti un port liber şi autonom. (j. d. l. M. M.).

☐ In urma hotărîrei luate la 5 Decembrie de consiliul de miniştri toate asociaţiunile italitre de navigaţie vor fi înglobate în patru mari

La Neapoli va avea sediul soc. „Tirrenia" cu 150 milioane lire capital; navele acestei societăţi vor deservi marea Mediterană.

la Venezzia, soc. „Adriatica" cu 150 milioane lire capital având de deservit Adriatica şi Mediterana Orientală;

la Triest, soc. „Lloyd Triestino" cu 300 milioane lire ale căror nave vor asigura legătura cu porturile Asiei, Africei şi Austriei, iar la

Genova va avea sediul soc. „Italia" cu un capital de 500 milioane lire; navele sale vor lega Italia de America de Nord şi Sud.

Pentru a face faţă cheltuelilor ocazionate de o asemenea operaţie şi de eventuale construcţii, s'a constituit şi o societate financiară maritimă cu un capital de 900 milioane lire.

---

*) a ţine pavilionul în bernă, = a ţine pavilionul la jumătatea înălţimei la care e ridicat de obiceiu; este un semn de doliu.

GERMANIA

☐ Submarinul german *U 18* din flotila *„Weddigen"* s'a înecat în larg de *Luebeck* în timpul unor exerciţii, în urma unui abordaj.

☐ *Tot despre motoare marine.*

Journal de la Marine Marchande publică spicuirea de mai jos după articolul scris în Daily Telegraph de D. Hector Beywater, renumitul exportator naval.

„Germania a construit submarine cu un singur aparat motor care-l foloseşte şi la suprafaţă şi în imersiune, ajungând la aceste rezultate datorită cercetărilor asidue din ultimi ani.

Până în prezent submarinul mergea la suprafaţă cu motoare Diesel iar sub apă cu motoare electrice — alimentate de acumulatori. Greutatea bateriei de acumulatori ajungea însă până la 1/6 din deplasamentul total, şi pe lângă acest inconvenient, dacă dintr'o cauză oarecare apa de mare ar intra peste acumulatori, sau dacă acidul lor s'ar vărsa, personalul ar fi periclitat de gazele cari ar lua naştere.

Nouile motoare aplicate de germani la submarine funcţionează cu oxigen sau hidrogen, — încercările în ultimul timp au fost mai mult decât satisfăcătoare. Bunînţeles că construirea şi montarea acestor motoare, la bordul submarinelor, s'a făcut în cel mai mare secret.

Graţie acestei invenţii, a fost posibilă construirea de submarine de tonaj foarte redus care totuşi au o mare valoare militară.

Au fost construite 32 submarine de acestea dintre cari 20 cu deplasament de 250 tone, viteză apreciabilă la suprafaţă şi mare rază de acţiune. Sunt armate cu 3 tuburi lans-torpile de 500 mm. şi o mitralieră. Construcţia lor a durat 11 luni.

Mai au în construcţie 6 submarine a 500 tone şi 6 a 700 tone.

Cu toate că tonajul lor e redus, aceste submarine au o rază de acţiune şi pot face drumuri lungi.

Cele 32 submairne, de cari s'a vorbit mai sus, fac parte din transa 1934—1935 şi desigur că pentru anul acesta sunt puse în construcţie şi alte submarine.

In prezent Germanii au două grupuri de submarine constituite în flotile de luptă a câte 12 submarine; prima se numeşte flotila „Weddinger", după numele faimosului comandant de submarine, iar cealaltă, flotilă „Saltzwedel", după numele ofiţerului care s'a pierdut cu U. B. 81.

POLONIA

☐ Dintre navele prevăzute în programul naval, şantierele Augustin Normand din Havre a lansat nava-puitoare de mine „Grif".

Caracteristicile sale sunt: deplasament 2.250 tone, lung. 103 m., lat 13,50 m., 6 tunuri de 120 mm., 2 tunuri duble de 40 mm. şi loc pentru 300 mine. Propulsiune cu motoare Diesel-Sulzer cari vor trebui să dea o viteză de 20 noduri Echipajul va fi 200 persoane.

☐ Şantierele poloneze au terminat până acum 4 nave dragoare de mine din tipul *Ryhytwa*, de 185 tone, propulsiune cu motor Diesel, viteză 15 noduri şi armament un tun de 75 mm.

☐ Revista franceză „Journal de la Marine Marchande" publică cu titlul de informaţie un program naval al vecinei noastre dela Nord. Până în anul 1945 se vor construi:

3 chiurasate a 25.000 tone, având câte 9 tunuri de 305 mm. şi viteză 30 noduri; vor avea şi 3 avioane la bord.

1 Crucişetor port-avion de 6.000 tone, cu 8 tunuri de 152 mm. şi 12 avioane; viteza acestui port-avion va fi 35 noduri.

1 Crucişetor punător de mine de 4.500 tone, viteză 35 noduri. tunuri de 120 mm., putând lua la bord 2 avioane şi 80 mine.

12 distrugătoare de 2.000 tone, viteză 40 noduri.

12 escortoare de convoi, de 600 tone şi 30 noduri.

12 torpiloare cu motor, viteză 45 noduri (probabil vedetele rapide).

12 submarine de 500 tone şi viteză 12,5 noduri.

3 submarine punătoare de mine, de 1.100 tone şi viteză 14 noduri.

6 submarine-crucişetoare de 1.100 tone şi 18 noduri.

1 distribuitor de mine de coastă, de 2.100 tone şi viteză 20 noduri care să servească şi ca şcoală de aplicaţie.

25 nave auxiliare între cari şi o navă bază de submarine.

Pentru marina noastră acest program naval este demn de invidiat. Este cea mai elocventă demonstraţie pentru toţi acei cari nu sunt convinşi de importanţa şi rolul unei marine de război puternice care să apere interesele naţionale chiar atunci când marea nu scaldă decât câteva zeci de Km. — cât are Polonia — nu cei 70 km. cât are ţara noastră.

societăţi.

☐ O decizie ministerială din anul acesta hotărăşte ca orice marinar ofiţer sau comandant care doreşte să se îmbarce pe o navă de a Marinei Comerciale poloneze, trebue să posede un certificat de sănătate eliberat de autoritatea medicală a portului la care face formalităţile de ambarcare. In acest certificat se arată că posesorul său, are sănătatea, vederea şi auzul normale.

Pentru cei care au trecut de 18 ani, certificatele sunt valabile pentru 3 ani, iar pentru cei sub 18 ani, valabilitatea durează numai un an.

Dacă armatorii, comandanţii sau inspectorii maritimi găsesc că este cazul ca un marinar să fie vizitat de medic, chiar dacă ar avea un certificat, vizita medicului trebue făcută, însă, în contul celor cari au cerut-o.

Iată o măsură judicioasă luată de autorităţile maritime poloneze.

JAPONIA

☐ Pe bordul navei amiral „YaKumo" s'a declarat cn incendiu pe când se afla la 150 mile de insula Saijan. Mai mulţi membrii din echipaj au fost răniţi pe când luptau să stingă focul.

☐ Compania Nipoon Yusen Kaisha are de curând 5 motoare de 7.000 tone destinate liniei Yokohama-Londra cu escală la Marsilia.

Caracteristici : 140 m. lungime, 19,50 lăţime, viteză 19 noduri gol şi 15 încărcat.

Sunt vase care pe lângă forma lor modernă şi viteză mare, mai au şi anumite magazii pentru mătăsuri şi trei magazii frigorifice.

☐ Impăratul s'a ambarcat la bordul chiurasatului Hiyei şi a asistat la manevrele navale.

După terminarea manevrelor, împăratul a trecut în revistă flota cuprinzând *108 nave* de război cu un tonaj global de 600.000 tone.

L. Y.

NORVEGIA

☐ Una din cele mai vechi societăţi scandinave de nave cu motor „Rederaktiebolaget Trasatlantik" din Gotemburg, construeşte 4 motoare rapide pentru liniile Africei de Sud.

Două vor fi de câte 6.000 tone şi două de 7.500 iar viteza de regim va fi de 14,5 noduri.

Primul a şi foste terminat şi a fost botezat „Vaalaren". Pe lângă marfă vor putea lua şi pasageri pentru cari au şi 11 cabine.

OLANDA

☐ Până la 7 Noembrie au sosit la Rotterdam 10.000 nave. Anul trecut cifra aceasta abia la 13 Decembrie. Pe când vom auzi la fel şi despre porturile noastre ?

STATELE UNITE

☐ Greva marinarilor de pe navele comerciale a făcut în ultimul timp ca situaţia să se rezume astfel : pe coasta Pacificului : 175 nave imobilizate şi 80.000 şomeuri, iar la Atlantic 209 nave şi 35.000 şomeuri.

☐ In urma discuţiunilor între Dr. Eckener, fostul comandant al dirijabilului „Graf Zeppelin" şi ministrul comerţului, d-l Daniel C. Baker, s'a ajuns la un acord în vederea stabilirei unui serviciu regulat cu patru dirijabile între cele 2 continente.

Recentul „Marine Act" permite să se acorde subvenţiuni dirijabilelor comerciale străine şi pentru formarea unei societăţi germano-americană care să mai construiască 4 dirijabile.

Cu înfiinţarea acestui serviciu regulat transatlantic, pasagerii grăbiţi vor prefera zepelinele în locul marilor transatlantice.

Titlul acestor rânduri nu e deloc senzaţional căci într'adevăr în afară de botezul creştinesc din copilărie, preşedintele Statelor Unite, a fost botezat în conformitate cu toate tradiţiile şi ritualul obişnuit când a trecut linia ecuatorului în druk spre Buenos-Aires la bordul crucişetorului „Indianopolis"

Ambasadorul Davy Jones, travestit în *Neptun,* zeul mărilor, a judecat pe monitorul care îndrăsnea să treacă graniţa care separă cele două emisfere. In sfârşit *„vinovatul"* a fost aruncat în piscină unde-şi spălă toate păcatele şi primi binecuvântarea.

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1928

Medalie de Aur

Exp. Tg. Moşilor 1930

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. I.

Medalie de Aur

Meritul Comercial cl. II

ŞTEFAN

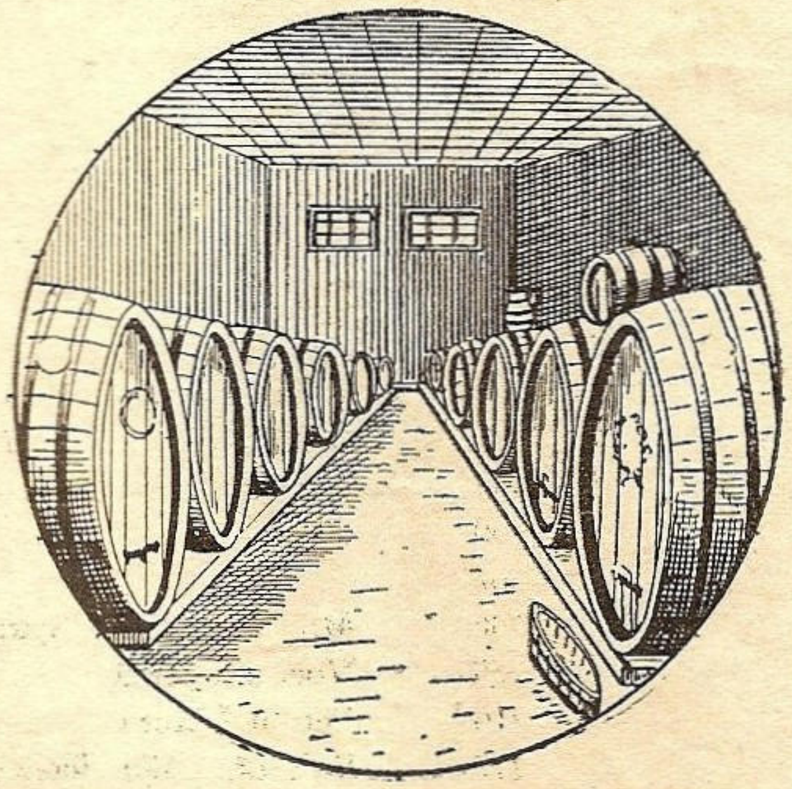
MARE ATELIER
DE DOGARIE

BUCUREŞTI

STRADA Dr. BOTESCU, 14

(PIAŢA MATACHE MACELARU)

TELEF. 4.15.14



PETRESCU

EXECUTA ORICE LUCRARI DE ACEASTA BRANŞA CA:

ZĂCĂŢORI. BUTOAIE PENTRU VINURI, BAZINE PATRATE, REZERVOARE pentru Cofetării

Precum şi orice reparaţiuni cu

PREŢURI REDUSE

Tabla de materii a anului 1936

POLITICA NAVALĂ

Sub-Lt. Călin Eugen Botez: Nouri pe Mediterana 1
Locotenent Comănescu: Regimul Canalului de Suez 5
Căpitan N. Antonescu: Reînarmarea strâmtorilor 73
Căpitan Săvulescu: Comunicaţiile maritime în marea Neagră 78
Căpitan N. Antonescu: Conferinţa navală dela Londra . . 93
Ervin Ap. Popa: Marina comercială 125
Căpitan N. Antonescu: Remilitarizarea strâmtorilor . . 149, 178
General M. Schina: Influenţa Mării asupra strategiei . . . 153
Căpitan Antonescu: Denunţarea clauzelor fluviale ale tratatului dela Versailles 235

YACHTING, CANOTAJ, EXCURSII

Lt. Virgil Ionescu: Dela isvoarele Oltului cu barca până la Brăila 13, 34, 57, 85, 105
N. Illescu-Brânceni: „Chasse à courre" la lebede sălbatice cu barca cu pânze 36
* * * Bărcile la apă! 97
Excursia L. N. R. la Vâlcov 103
Henry August: Model de barcă 109
C-dor Negulescu: 15 August 1916 118
Cu cuterul „Ing. N. Caranfil" dela Giurgiu la Varna . . 144
Noul club nautic 169
Jocurile nautice dela Brăila 169
Popovici: O călătorie cu peripeţii 186
I. A.: Jurnalul unei croosiere 219
Z. N.: Yachting pe ghiaţă 241

CRONICĂ

Mirth: Dela un număr la altul . 6, 53, 81, 99, 120, 156, 190, 238
C-dor Sion: Ordin circular 18
Concursul interşcolar 27
Activitatea secţiilor 41, 66, 195
Adunarea generală a L. N. R. 62
Submarinul „Delfinul" 72
Infăptuiri şi cuvinte promiţătoare 91
Tineretul Polon în serviciul mării 108
Ziua Apelor 131
Liga Morska i Kolonjalna 141
Călătoria de instrucţie a nouei şcoale jugoslave 160
Călătoria de instrucţie a nouei şcoale române 160
Dela serbările marinei 161, 195
Dela federaţia sporturilor nautice 169
Prima expoziţie marinărească 171
14 Noembrie 1936. Vizita episcopală la Ins. Şerpilor . . . 185
Maglaşu: Conferinţa dela Geneva 208

LITERATURĂ

A. de Vigny: Dragostea de primejdie 10
Tomescu Titus: Lui Eminescu 21
Armin Geller: Mihail Eminescu în poezia mării 22
L. Brandabur: Epava 38
Titus Modige: Europolis 40
Hortensia Papadat Bengescu: Echipajul 59
Jack London: Păgânul 60
Sofia Vlda Delamarino: Cântec de Leagăn 107
G. Şiucan: Dela hotel de lux în burachere 136
A. Munteanu: Marea şi pictura românească 175
Balcicul 216
Lila Giuşcă Speranţia: Ţie, Mare 217
V. Stoianovski: Crucea şi Ancora 218
I. Mândru: Marea noastră 243
Voica Decebal: Lui Eminescu 243
Armin Geller: Pe talazuri 244

ISTORIE

A. M.: Expediţia argonauţilor 11
Lt.-C-dor Hacek: O călătorie regală în 1867 51
Lt. Armand Dumitrescu: Hărţile marine din sec. XVI-XVIII 98
N. C.: Coasta de argint în antichitate 107
Barnic: Amintiri după jurnal de bord 123
M. T.: Marina spaniolă în războiul civil 182
Comandor Steriopol: Apărarea antisubmarină germană . . 211
C-dor Steriopol: Scopul strategic al ocupării insulei Pelagosa 228

JURIDICE

Pagina Juridică 20
Emilia Armaşu: O speţă juridică 181

RECENZII

H. v. Loon: La conquête des mers 27
C-dor Preda Fundăţeanu: Libertatea mărilor şi prizele maritime 48
Lt. Săvulescu: Dela criză la război 71
Dr. Ilie Dăianu şi Leontin Iliescu: Ungaria revizionistă . . 112
V. Bréchynoa: Les flottes de combat 1936 113
Weyers: Tarchenbuch der Kreigsflotten 113
Lt. Isbăşescu Gh.: Greement Matelotaj şi manevra îmbarcaţiilor 145
Sir Barry Dunoville. Specializare 166

TECHNICE

Lt. Brandabur: Salvarea echipajului uneui submarin înecat . 29
R. Ciocârdel: Avion şi gaz ca nou factor de luptă navală . 31
Ing. N. Iliescu Brânceni: Un yacht românesc 87
N. D.: Queen Mary 101
I. Cadarin: Protecţia vasului de linie 1936—1940 128
Căp. Manolescu: Intrecerea vapoarelor pe canalul Sulina . . 179

HIDROGRAFIE

Canalul francez intre Atlantic şi Mediterana 37
M. T.: O nouă mare în proect 109
C-dor Răşcanu: Consideraţiuni asupra unui nou port la Marea Neagră 206
Radu Ciocârdel: Impotmolirea gurii Sulinei 231

BIOGRAFII ŞI NECROLOG

Lord Beaty 49
Victor Vlad Delamarina 86
Căpitanul I. S. Zamfirescu 110
General Orlicz Dresser 139
General M. Alevra 139
Spiru Baracioglu 139
Jean Charcot 174
Comandor Jean Mihail 194
Mihail Kogălniceanu 204
Căp. Comandor Cumbary 224
Avocatul Al. Cătuneanu 224

PROPAGANDĂ

Moş Delamare: Spiritul bricului Mircea 147
Voci din presă 183
Pentru Mircea 199
Sub, Lt, Călin Botez: Şcoala Velelor, Şcoala Mării 201
I. Naghi: Apel către membri 227

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE — MEDITERANA OCCIDENTALĂ

PORTURI	SOSIRI	PLECĂRI	SUCEAVA	ALBA IULIA	SUCEAVA
GALATZ (BRĂILA)		7 h.	14/ X	11/ XI	8/ XII
SOULINA	16 h.	—	14 „	11 „	8 „
	—	17 h.	14 „	11 „	8 „
CONSTANTZA	6 h.	—	15 „	12 „	9 „
	—	15 h.	17 „	14 „	11 „
ISTANBUL	11 h.	—	18 „	15 „	12 „
	—	11 h.	19 „	16 „	13 „
IZMIR	15 h.	—	20 „	17 „	14 „
	—	11 h.	22 „	19 „	16 „
LE PIÉRE (facult.)	8 h.	—	23 „	20 „	17 „
	—	20 h.	23 „	20 „	17 „
MALTE	6 h.	—	26 „	23 „	20 „
	—	20 h.	27 „	24 „	21 „
NAPOLI (facult.)	6 h.	—	29 „	26 „	23 „
	—	16 h.	29 „	26 „	23 „
GENES (facult.)	6 h.	—	30 „	27 „	24 „
	—	18 h.	30 „	27 „	24 „
MARSEILLE	14 h.	—	31 „	28 „	25 „
	—	16 h.	4/XI	2/XII	29 „
BARCELONE	11 h.	—	5 „	3 „	30 „
	—	16 h.	6 „	4 „	31 „
VALENCE (facult.)	9 h.	—	7 „	5 „	1/ I
	—	11 h.	8 „	6 „	2 „
ALGER (facult.)	10 h.	—	9 „	7 „	3 „
	—	14 h.	11 „	9 „	5 „
ISTANBUL	9 h.	—	17 „	15 „	11 „
	—	17 h.	17 „	15 „	11 „
CONSTANTZA	13 h.	—	18 „	16 „	12 „
	—	20 h.	21 „	19 „	15 „
SOULINA	6 h.	—	22 „	20 „	16 „
	—	7 h.	22 „	20 „	16 „
GALATZ (BRĂILA)	16 h.	—	22 „	20 „	16 „

NOTE. Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau în parte fără aviz prealabil.

LINIA DUNĂRE — CONSTANȚA — LEVANT

PORTURI	SOSIRI	PLECARI	OITUZ	ARDEAL	BUCUREȘTI	PELES	OITUZ	ARDEAL
GALATZ (Brăila)	—	7 h.	26/ X	8/ XI	21/ XI	28/ XI	12/ XII	23 / XII
SOULINA	17 h.	—	26 „	8 „	21 „	28 „	12 „	23 „
	—	18 h.	26 „	8 „	21 „	28 „	12 „	23 „
CONSTANTZA	6 h.	—	27 „	9 „	22 „	29 „	13 „	24 „
	—	12 h.	29 „	11 „	24 „	1/XII	15 „	26 „
ISTANBUL	14 h.	—	30 „	12 „	25 „	2 „	16 „	27 „
	—	20 h.	30 „	12 „	25 „	2 „	16 „	27 „
HAIFA	6 h.	—	4/ XI	16 „	30 „	6 „	21 „	31 „
	—	18 h.	5 „	17 „	1/ XII	7 „	22 „	1 / I
TRIPOLI (facult.)	9 h.	—	6 „	18 „	2 „	8 „	23 „	2 „
	—	20 h.	6 „	18 „	2 „	8 „	23 „	2 „
BEYROUTH	6 h.	—	7 „	19 „	3 „	9 „	24 „	3 „
	—	17 h.	9 „	21 „	5 „	11 „	26 „	5 „
IAFFA	6 h.	—	10 „	22 „	6 „	12 „	27 „	6 „
	—	18 h.	10 „	22 „	6 „	12 „	27 „	6 „
PORT-SAID	11 h.	—	11 „	23 „	7 „	13 „	28 „	7 „
	—	12 h.	12 „	24 „	8 „	14 „	29 „	8 „
ALEXANDRIE	8 h.	—	13 „	25 „	9 „	15 „	30 „	9 „
	—	14 h.	15 „	27 „	11 „	17 „	1 / I	11 „
IZMIR (facult.)	9 h.	—	18 „	30 „	14 „	20 „	4 „	14 „
	—	20 h.	18 „	30 „	14 „	20 „	4 „	14 „
ISTANBUL	6 h.	—	20 „	2/XII	16 „	22 „	6 „	16 „
	—	14 h.	20 „	2 „	16 „	22 „	6 „	16 „
CONSTANTZA	15 h.	—	21 „	3 „	17 „	23 „	7 „	17 „
	—	20 h.	23 „	5 „	19 „	25 „	9 „	19 „
SOULINA	7 h.	—	24 „	6 „	20 „	26 „	10 „	20 „
	—	8 h.	24 „	6 „	20 „	26 „	10 „	20 „
GALATZ (Brăila)	18 h.	—	24 „	6 „	20 „	26 „	10 „	20 „

NOTE : Direcțiunea S. M. R. nu răspunde de întârzierile cauzate de forță majoră.
Prezentul itinerar poate fi modificat în totul sau parțial fără aviz prealabil.
In timpul închiderii Dunărei în sezonul de iarnă, plecările și sosirile vor avea loc din și la Constanța.

ITINERARIUL

LINIEI I:

CONSTANŢA — ISTANBUL — CONSTANŢA

DESERVITE DE VAPORUL **„PRINCIPESA MARIA“**

CONSTANŢA	ISTANBUL		CONSTANŢA
Départs	Arrivées	Départs	Arrivées
Jeudi h. 24	Vendredi h. 15	Lundi h. 14	Mardi h. 4
2 Juillet	3 Juillet	6 Juillet	7 Juillet
9 „	10 «	13 „	14 „
16 „	17 „	20 „	21 „
23 „	24 „	27 «	28 „
30 „	31 „	3 Août	4 Août
6 Août	7 Août	10 „	11 „
13 «	14 „	17 „	18 „
20 „	21 „	24 „	25 „
27 „	28 „	31 „	1 Sept.
3 Sept.	4 Sept.	7 Sept.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
1 Oct.	2 Oct.	5 Oct.	6 Oct.
8 „	9 „	12 „	13 „
15 „	16 „	19 „	20 „
22 „	23 „	26 „	27 „
29 „	30 „	2 Nov.	3 Nov.
5 Nov.	6 Nov.	9 «	10 „
12 „	13 „	16 «	17 „
19 „	20 „	23 „	24 „
26 „	27 „	30 „	1 Dec.
3 Dec.	4 Dec.	7 Dec.	8 „
10 „	11 „	14 „	15 „
17 „	18 „	21 „	22 „
24 „	25 „	28 „	29 „
31 „	1 Ian.	4 Ian.	5 Ian.

ITINERARIUL LINIEI DUNĂRE-CONSTANŢA-MAREA EGEE

Itinéraire de la Ligne : Danube — Constantza — Mer Egée

PORTURI DE ESCALĂ Port d'escale	SOSIRI Arrivées	Plecări Départs	s/s DUROSTOR					
GALATZ	—	7 h.	22/VII	19/VIII	16/IX	14/X	11/XI	9/XII
SOULINA	17 h.	—	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
	—	18 h.	22 „	19 „	16 „	14 „	11 „	9 „
CONSTANTZA	6 h.	—	23 «	20 „	17 „	15 „	12 „	10 „
	—	7 h.	24 «	21 „	18 „	16 „	13 «	11 „
ISTANBUL	8 h.	—	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
	—	18 h.	25 „	22 „	19 „	17 »	14 „	12 „
LE PIREE	14 h.	—	27 „	24 «	21 „	19 „	16 „	14 „
	—	11 h.	29 „	26 «	23 „	21 „	18 „	16 „
VOLO	11 h.	—	30 „	27 „	24 „	22 „	19 „	17 «
	—	15 h.	31 „	28 „	25 „	23 „	20 „	18 «
SALONIQUE	9 h.	—	1/VIII	29 »	26 „	24 „	21 «	19 „
	—	20 h.	2 „	30 „	27 «	25 „	22 «	20 „
CHIOS *(fac.)*	6 h.	—	4 „	1/IX	29 „	27 »	24 „	22 „
	—	20 h.	4 „	1 »	29 „	27 »	24 „	22 „
IZMIR	6 h.	—	5 „	2 „	30 „	28 «	25 „	23 „
	—	18 h.	5 „	2 „	30 „	28 »	25 „	23 „
ISTANBUL	6 h.	—	7 „	4 „	2/X	30 „	27 „	25 „
	—	12 h.	7 „	4 „	2 „	30 „	27 «	25 „
CONSTANTZA	13 h.	—	8 „	5 »	3 „	31 „	28 »	26 „
	—	20 h.	9 „	6 »	4 „	1/XI	29 «	27 „
SOULINA	7 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 „	30 «	28 „
	—	8 h.	10 „	7 „	5 „	2 „	30 »	28 „
GALATZ	18 h.	—	10 „	7 „	5 „	2 «	30 «	28 „

„REGELE CAROL I" (sau România) şi „DACIA"

ITINERARIUL LINIILOR DESERVITE DE VAPOARELE

Linia II : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

Linia III : Constanţa-Istambul-Pireu-Alexandria-Haifa-Beirut-Pireu-Istambul Constanţa.

(CU REZERVĂ DE MODIFICĂRI FĂRĂ AVIZ PREALABIL).

PORTURI DE ESCALĂ		Ziua şi ora de plecare şi sosire		ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II	DACIA III	ROMANIA II
		Linia II	Linia III					
CONSTANŢA	Plec.	Luni ora 24	Luni ora 24	30/XI	7/XII	14/XII	21/XII	28/ XII
ISTANBUL	Sos.	Marţi » 15	Marţi » 15	1/ XII	8 „	15 „	22 „	29 „
	Plec.	Mer. » 9	» » 18	2 »	8 „	16 „	22 „	30 „
PIREU	Sos..	Joi » 11	M-ri » 19	3 »	9 „	17 „	23 „	31 „
	Plec	» » 17	Joi » 12	3 »	10 „	17 „	24 „	31 „
BEIRUT	Sos.	—	S-tă » 9	—	12 „		26 „	—
	P	—	» » 24	—	12 „	—	26 „	—
HAIFA	Sos.	—	D-că » 6	—	13 „	—	27 „	—
	Plec.	—	» » 11		13 „	—	27 „	—
ALEXANDRIA	Sos,	S-tă » 8	Luni » 8	5 „	14 „	19 „	28 „	2/ I
	Plec.	» » 17	» » 17	5 „	14 „	19 „	28 „	2 „
HAIFA	Sos.	D-că » 15	—	6 „	—	20 „	—	3 „
	Plec.	» » 24	—	6 „	—	20 „	—	3 „
BEIRUT	Sos.	Luni » 6	—	7 „	—	21 „	—	4 „
	Plec.	» » 11	—	7 „	—	21 „	—	4 „
PIREU	Sos.	Mier. » 10	M-ri » 7	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
	Plec.	» » 15	M-ri » 15	9 „	16 „	23 „	30 „	6 „
ISTANBUL	Sos.	Joi » 17	Joi » 17	10 „	17 „	24 „	31 „	7 „
	Plec.	V-ri » 14	V-ri » 14	11 „	18 „	25 „	1/ I	8 „
CONSTANŢA	Sos.	S-tă » 4	S-tă » 4	12 „	19 „	26 „	2 „	9 „
	Plec.							

Serviciul Maritim Român nu-şi asumă nici o răspundere în cazul când legăturile cu trenurile s'ar pierde din cauză de forţă majoră.

Serviciul Maritim Român îşi rezervă dreptul de a înlocui aceste vapoare prin altele, sau a suprima cursele, fără preaviz atunci când necesităţile serviciului vor cere.

INFORMAŢIUNI

PREŢUL BILETELOR. Pentru locurile din cabinele semi-lux se percepe un supliment de 10%, iar pentru locurile din cabinele de lux un supliment de20%.

In cazul când un călător ar dori să ocupe singur o cabină de lux cu 2 paturi, va plăti ca supliment 75% din preţul tarifar al biletului de clasa I-a.

HRANA. Preţul biletelor de clasa I-a, a II-a şi a III-a cuprinde şi costul hranei, afară de vin, ape minerale sau alte băuturi. La clasa IV-a se poate servi hrana plătindu-se 120 lei (fr. frs. 18) pe zi.

Pentru grupuri mai mari de turişti, călătorind o singură clasă, se poate servi hrana rituală, după obţinerea în prealabil a aprobării Direcţiunei S. M. R.

COPII. Copiii între 4 şi 12 ani plătesc 50% din preţul tarifar al biletului. Dacă o familie călătoreşte cu mai mulţi copii sub 4 ani, numai unul din ei este scutit de bilet, pe când ceilalţi vor plăti 25% din preţul tarifar al biletului.

FAMILII. Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani) se bucură de o reducere de 10% asupra preţului biletului de ducere. Familiile compus din 4 persoane, ca mai sus, beneficiază de o reducere de 15% iar cele din 5 până la 10 persoane de 20%, asupra biletului de ducere.

ARTIŞTI ŞI VOIAJORI DE COMERŢ. Se acordă o reducere de 30% asupra preţului tarifar al biletului , artiştilor de teatru, şi varieté, care vor putea dovedi calitatea lor prin acte. Se acordă o reducere de 20% asupra preţului tarifar, voiajorilor de comerţ, dacă pot dovedi calitatea lor prin legitimaţii speciale.

EMIGRANŢI. Se acordă emigranţilor o reducere de 30%, pe baza certificatelor oficiale de emigrare.

TURIŞTI. Turiştii cari călătoresc în grupe de cel puţin 10 persoane, beneficiază de reduceri speciale.

BILETELE DE DUCERE ŞI INTOARCERE. Se acordă persoanelor adulte o reducere de 20% asupra preţului biletului de întoarcere, pentru toate clasele, dacă se achită în acelaş timp cu biletul de ducere.

Familiile compuse din 3 persoane (soţ, soţie şi copii peste 12 ani), care cumpără bilete de ducere şi întoarcere vor beneficia de o reducere de 40% numai asupra preţului biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere, iar acelea compuse din 4 sau mai multe persoane, de o reducere de 50% asupra biletului de întoarcere, plătind preţul integral pentru ducere.

Nici un cumul de reduceri nu este admis.

Pasagerii posesori de bilete de întoarcere, sunt rugaţi a anunţa cu cel puţin 10 zile înainte, vaporul cu care doresc a călători, pentru rezervarea locurilor necesare.

VIZA PAŞAPOARTELOR. Intrarea în Turcia, Grecia, Siria, Palestina şi Egipt este interzisă persoanelor al căror paşaport nu va purta viza unui Consulat al ţării de destinaţiune. Călătorii cari nu vor poseda vizele necesare nu vor fi admişi pe vapor.

Se previn călători că, odată cu facerea vizei, să ia toate informaţiunile dela consulate, privitor la condiţiunile necesare de îndeplinit pentru a fi primiţi în ţările respective precum sunt : posedarea unei sume minimale sau a unei anumite permisiuni de intrare când călătoresc în cl. III-a, etc.

REVIZIA VAMALĂ. Revizia vamală a bagajelor are loc atât la sosire cât şi la plecarea călătorilor din Constanţa.

Este în interesul călătorilor să prezinte organelor vamale atât bagajele de mână cât şi cuferele, pentru a li se face revizie, de oarece, în caz contrar, ele

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia III : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — BEIRUT — HAIFA — ALEXANDRIA — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „DACIA"

De a	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Beirut	Haifa	Alexandria
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Lei 8000	Lei 8500
	II	—	„ 1500	„ 2250	„ 5500	„ 5600	„ 6000
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3560
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 2000
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 87	L. ot. 91	L. ot. 94
	II	„ 19	—	„ 20	„ 65	„ 69	„ 72
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 34	„ 35	„ 36
	IV	„ 5,5	—	„ 5,5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. frs. 765	Fr. frs. 405	—	Fr. frs. 555	Fr. frs. 565	Fr. frs. 635
	II	„ 540	„ 275	—	„ 410	„ 415	„ 465
	III	„ 250	„ 117	—	„ 185	„ 190	„ 155
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 77	„ 80	„ 70
BEIRUT	I	Fr.frs. 1,450	Fr.frs. 1.050	Fr. frs. 750	—	Fr. frs. 155	Fr. frs. 360
	II	„ 1,050	„ 750	„ 525	—	„ 115	„ 250
	III	„ 570	„ 400	„ 300	—	„ 68	„ 130
	IV	„ 310	„ 220	„ 160	—	„ 35	„ 65
HAIFA	I	P.T. 1.500	P.T. 1.200	P. T 780	—	—	P. T. 340
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	—	„ 255
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 120
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 66
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.470	P. T. 1.100	P. T. 490	—	—	—
	II	„ 1.045	„ 815	„ 350	—	—	—
	III	„ 565	„ 420	„ 165	—	—	—
	IV	„ 292	„ 200	„ 75	—	—	—

L. ot. = Lire Turcești
Fr. fr. = Franci Francezi
P. T. = Piaștrii Egipteni

TARIFUL BILETELOR DE CALATORIE

Linia II : CONSTANȚA — ISTANBUL — PIREU — ALEXANDRIA — HAIFA — BEIRUT — PIREU — ISTANBUL — CONSTANȚA.

VAPORUL „ROMÂNIA"

De la	Clasa	PENTRU					
		Constanța	Istanbul	Pireu	Alexandria	Haita	Beirut
CONSTANȚA	I	—	Lei 2000	Lei 4550	Lei 7800	Le 8000	Lei 8600
	II	—	„ 1500	„ 3250	„ 5500	„ 5600	„ 6270
	III	—	„ 660	„ 1450	„ 3300	„ 3400	„ 3430
	IV	—	„ 420	„ 830	„ 1700	„ 1780	„ 1980
ISTANBUL	I	L. ot. 28	—	L. ot. 31	L. ot. 81,5	L. ot. 91	L. ot. 96
	II	„ 19	—	„ 20	„ 59	„ 69	„ 74
	III	„ 9,5	—	„ 9,5	„ 32	„ 35	„ 37
	IV	„ 5,5	—	„ 5.5	„ 18	„ 18	„ 18
PIREU	I	Fr. fr. 765	Fr. fr. 405	—	Fr. fr. 450	Fr. fr. 565	Fr. fr. 665
	II	„ 540	„ 275	—	„ 320	„ 415	„ 248
	III	„ 250	„ 117	—	„ 155	„ 190	„ 215
	IV	„ 135	„ 68	—	„ 70	„ 80	„ 95
ALEXANDRIA	I	P. T. 1.557	P. T. 1.300	P. T. 525	—	P. T. 340	P. T. 468
	II	„ 1.173	„ 950	„ 375	—	„ 255	„ 325
	III	„ 677	„ 520	„ 165	—	„ 120	„ 170
	IV	„ 350	„ 287	„ 75	—	„ 66	„ 85
HAIFA	I	P. T. 1.500	P. T. 1.200	P. T. 780	—	—	P. T. 200
	II	„ 1.085	„ 900	„ 545	—	-	„ 150
	III	„ 650	„ 450	„ 248	—	—	„ 90
	IV	„ 338	„ 230	„ 117	—	—	„ 45
BEIRUT	I	Fr. fr. 1.155	Fr. fr. 900	Fr. fr. 600	—	—	—
	I	„ 835	„ 690	„ 420	—	—	—
	III	„ 500	„ 346	„ 190	—	—	—
	IV	„ 250	„ 177	„ 95	—	—	—

Fr. frs. = Franci Francezi
L. ot. = Lire Turcești
P. T. = Piaștri Egipțeni

U. C. B.

STR. CONSTANTIN MILLE 8-10

Intreprindere pentru alimentarea cu apă şi canalizarea Municipiului Bucureşti

Execută branşamente de apă şi racoarde la canal contra cost sau în locaţie (chirie)

Repară şi verifică în Atelierele sale contori de apă de orice tip

Acordă tarifuri reduse marilor consumatori

SACRIFICAȚI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIȚIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50

TELEFON 319/47

VIS A VIS DE TEATRUL NAȚIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUȚINE CHELTUELI

„POMPIER“

APARATUL ROMANESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabricile VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului. etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

încărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate.

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

INSTITUT DE ARTE GRAFICE „MARVAN“ S. A. R., BUCUREŞTI

Preţul Lei 25.—